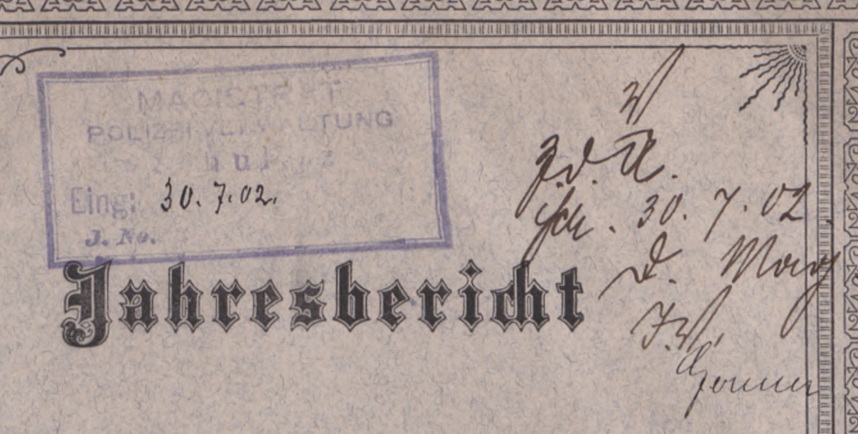


# Jahresbericht

der

# Handelskammer

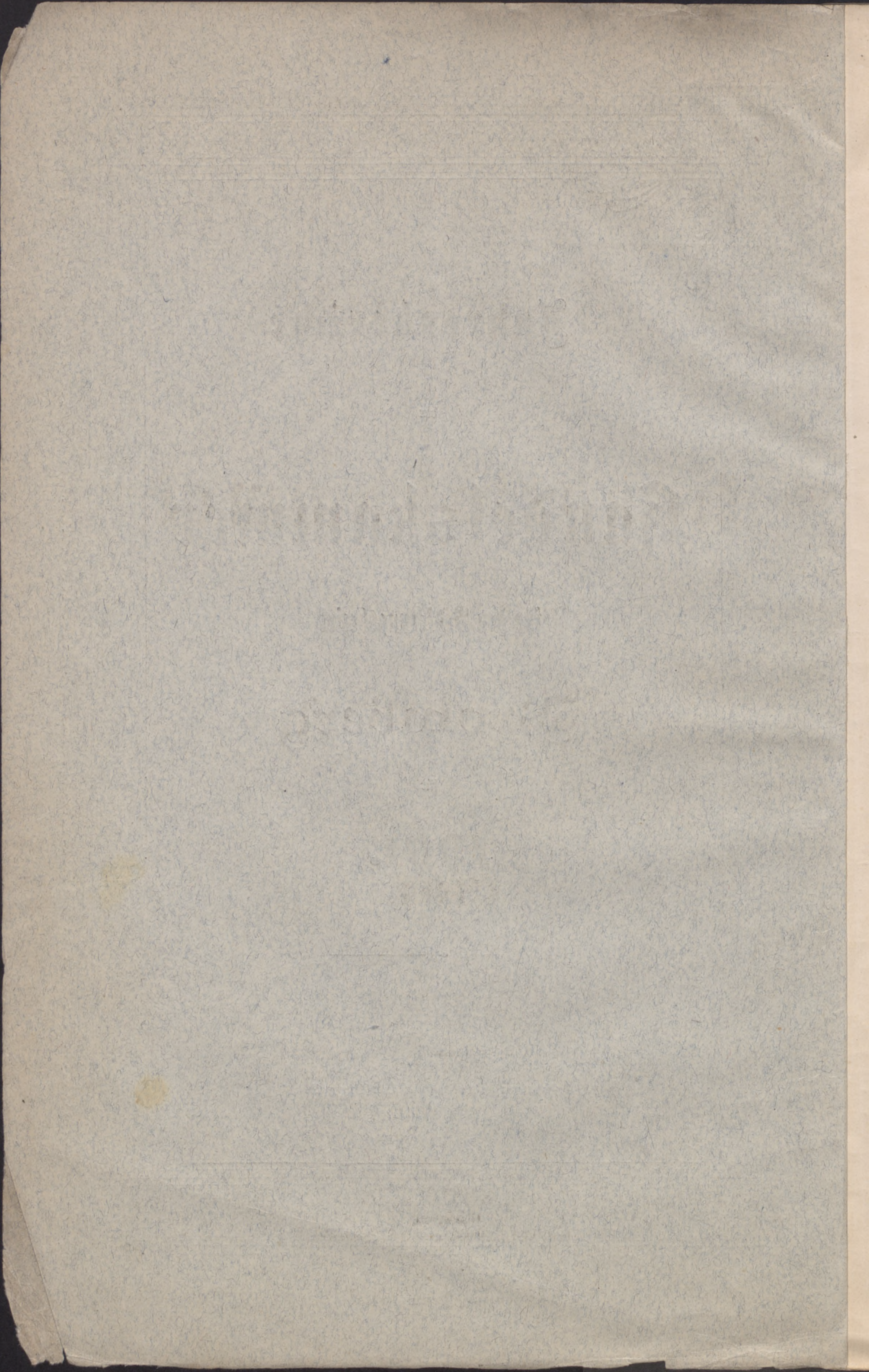
für den Regierungsbezirk

# Bromberg

für

# 1901.

Bromberg.
Gruenauersche Buchdruckerei Otto Grunwald.
1902.



# Jahresbericht

der

# Handelskammer

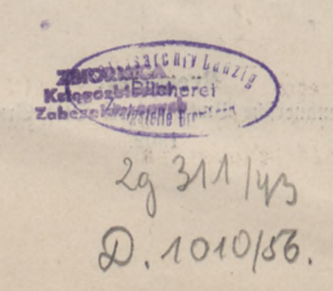
für den Regierungsbezirk

# Bromberg

für

# 1901.

Bromberg.
Gruenauerſche Buchdruckerei Otto Grunwald.
1902.



# A. Einleitung.

Der wirthschaftliche Niedergang im Berichtsjahre 1901 wurde im diesseitigen Bezirke durch die Mißernte des Brotgetreides sowie durch die Noth an Futter- und Streumitteln erheblich verschärft. Bei dem wechselwirkenden regen Geschäftsverkehr zwischen Landwirthschaft, Handel und Industrie war nahezu die gesammte Gewerbethätigkeit unseres Bezirks in mehr oder minder schwere Mitleidenschaft gezogen worden.

Die starke **Vertheuerung der Lebensmittel** — in Bromberg war 1901 der Preis für Weizen um 19 Mark und für Roggen um 8 Mark i. D. höher als der Durchschnittspreis im Staate — schwächte zugleich die Kaufkraft der Bevölkerung für andere Bedarfsartikel und beeinträchtigte damit die Erwerbsthätigkeit namentlich des Kleinhandels und Kleingewerbes.

Erhöht wurde dieser Mißstand durch die bedauerliche Ablehnung des erbetenen und eingehend begründeten **Nothstandstarifs** für den Bezug von Brotgetreide. Trotz der anerkannten großen Nothlage der Müllerei erfolgte die Ablehnung namentlich unter Hinweis auf eine von der Landwirthschaftskammer geäußerte Befürchtung eines künftigen Preisdruckes (Seite 21), welche einen thatsächlichen Anhalt vermissen läßt und durch die diesseitige Eingabe vom 12. Dezember 1901 wohl überzeugend widerlegt sein dürfte.

Bezeichnend jedoch ist auch dieser Vorgang neben anderen Erscheinungen (z. B. der Verwendungsnachweis beim Futter- und Dünzemitteltarif) für die ungerechte und unberechtigte Hintenansetzung des **Handels,** welcher gerade in der gewissenhaften Erfüllung seiner mühevollen wirthschaftlichen Aufgaben stets hervorragend für das Gemeinwohl mitgewirkt hat und mitwirkt.

Alsdann war eine steigende Beeinträchtigung des Handels- und Gerwerbestandes wahrnehmbar, wie dies in der Eingabe vom 16. Dezember 1901 an den Herrn Finanzminister dargelegt wurde, durch die **Konsumvereine, Wirthschaftsvereine** von Beamten, Offizieren, **Genossenschaften** und gleichartigen Vereinigungen, welche in steuerlicher Hinsicht eine unberechtigte Ausnahmestellung haben.

Treten noch andere Vergünstigungen, selbst direkte und mittelbare Geldunterstützungen, hinzu, wie sie vor Allem auch die sog. **Raiffeisenvereine** in der Provinz Posen genießen, so kann der Rückgang gerade des kleinen Handelsstandes nicht Wunder nehmen.

Die Förderung der genossenschaftlichen Thätigkeit, welche auf der freien Kräfteentfaltung der Betheiligten selbst beruhen muß, darf jedoch nicht so weit gehen, daß durch Geld- und Machtmittel des Staates andere Erwerbskreise im Wettbewerb geschädigt oder gar ausgeschaltet werden.

Noch sorgenvoller gestaltet sich die Hintenansetzung der Handelsinteressen durch die Vorlage und die zeitige Behandlung des **Zolltarif-Entwurfs,** der zugleich die Industrie und andere Gewerbe unseres Bezirks zu gefährden geeignet ist. In den Einzelberichten hierüber wird bestätigt, was wiederholt diesseits betont wurde, daß gerade der Auslandshandel, insbesondere mit Rußland und Oesterreich, eine der wichtigsten Unterlagen für die meisten und bedeutendsten Gewerbezweige auch unseres Bezirks geworden, und daß der Abschluß günstiger und langfristiger **Handelsverträge** erfahrungsgemäß nothwendig ist, diesen Auslandshandel zu sichern und zu fördern. Die Handelskammer hält solche Handelsverträge auf Grund des vorliegenden Gesetzentwurfs eines Zolltarifs für unerreichbar, eine Ueberzeugung, die nunmehr auch Anhänger desselben zu gewinnen scheinen.

Denn unverkennbar ist die innere Wirthschaftslage Deutschlands ganz erheblich auch von dem Rückgange des Waarenhandels mit dem Auslande beeinflußt.

Derselbe betrug in

| | Einfuhr | | Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|
| | Millionen Tonnen | Werth in Millionen Mark | Millionen Tonnen | Werth in Millionen Mark |
| **1900:** | 45,91 | 5765,6 | 32,68 | 4611,4 |
| **1901:** | 44,30 | 5421,2 | 32,36 | 4431,4 |

Für den diesseitigen Bezirk kommt insbesondere der Waarenhandel **mit Rußland** (ohne Finland) in Betracht. Derselbe hatte in der

| | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| | einen Werth von Millionen Mark | |
| **1900:** | 670,7 | 313,— |
| **1901:** | 668,7 | 301,8 |

Die Ausfuhr war also 1901 gegen das Vorjahr um 11,2 Millionen, die Einfuhr um 2 Millionen Mark zurückgegangen, wobei die beachtenswerthe Mindereinfuhr an Bau- und Nutzholz in 1901 gegen 1900 13,3 Millionen Mark betragen hat.

Im **Flößereiverkehr** auf der Weichsel war dagegen die Holzeinfuhr aus Rußland 1901 mit 756 290 Tonnen größer als im Vorjahre, in welchem nur 722 142 Tonnen eingeflößt waren. Dementsprechend gestaltete sich auch die Zufuhr in Brahemünde, und zwar 1901 mit 426 958 Tonnen gegen 401 740 Tonnen in 1900. Hiervon kamen auf den **Bromberger Sägewerken** zum Aufschnitt 1901: 220 631 Tonnen (ca. 53 %) gegen 157 639 Tonnen (ca. 39 %) in 1900.

Wie in der Holzindustrie, war auch in der Steinbruch-, Glas- und Zuckerindustrie eine Zunahme der Arbeiter bemerkbar, während die übrigen Industrieen großentheils einen Rückgang der Arbeiterzahl aufweisen, was auch im Baugewerbe der Fall war (vergl. Seite 34).

Die **industrielle Thätigkeit** veranschaulichen folgende Vergleichsziffern:

| | Zahl der Betriebe | Durchschnittszahl der Arbeiter | Summe der Arbeitslöhne |
|---|---|---|---|
| **1900** | 3 353 | 34 430 | 19 437 011 Mark |
| **1901** | 3 420 | 35 668 | 18 652 178 " |

Der durchschnittliche Arbeitsverdienst war also geringer als im Vorjahre.

Während auf den **Eisenbahnen** eine Zunahme des **Güterverkehrs** stattfand, in **Bromberg** war die

| | Einfuhr | Ausfuhr | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|
| **1900** | 217 095 | 112 170 | = | **329 265** | Tonnen, |
| **1901** | 250 784 | 102 657 | = | **353 441** | Tonnen, |

weist der **Schiffahrtsverkehr** eine Abnahme auf.

Es passirten

| | 1900 | | 1901 | |
|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Ladung in Tons | Schiffe | Ladung in Tons |
| a. Brahemünde (Weichselverkehr) . . . | 2 020 | 191 509 | 1 712 | 150 451 |
| b. Bromberger Kanal (II. Schleuse) . | 1 914 | 197 269 | 1 805 | 189 633 |
| c. obere Netze (Labischin) . . . . . | 831 | 90 684 | 795 | 90 452 |
| d. untere Netze (Oderverkehr) . . . . | 1 545 | 156 685 | 1 333 | 141 184 |

Die Steigerung im **Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr** ist neben der Erweiterung der Anlagen theils auch mancherlei Erleichterungen in deren Benutzung zu danken.

Der **Bankverkehr** war ein sehr lebhafter. Der Umsatz der Reichsbankstelle war um 80 Millionen Mark größer als in 1900. Und wenn hiervon auch etwa 24 Millionen Mark auf den Wechsel- und über 11 Millionen Mark auf den Combardverkehr entfallen, so dürfte ein Theil dieses höheren Geldbedarfs wohl nur zur Deckung von Verlusten verwendet sein, welche bei der großen Ausdehnung, die das geschäftliche Leben unseres Bezirks genommen hat, entstanden sind.

Für diese Folgerung spricht der symptomatische Rückgang der **Zölle** (um 40 000 Mark), der Stempelsteuern (um etwa 42 000 Mark) und insbesondere die **Gewerbesteuerveranlagung** für 1902, deren Minderertrag vorwiegend aus der Gewerbesteuerklasse I, also aus den Mindereinnahmen der großen Handels- und Industriebetriebe, resultirt.

Immerhin berechtigt die erfreuliche Erscheinung, daß Handel und Gewerbe unseres Bezirks auch durch Ueberwindung der verlustbringenden schlechten Zeiten zeigen, daß sie im großen Ganzen auf solider Grundlage beruhen und betrieben werden, zu der erneuten Erwartung einer hoffentlich baldigen Besserung.

Freilich bedarf es hierfür derjenigen staatlichen Maßnahmen, ohne welche selbst die Thatkraft unserer tüchtigen, soliden und intelligenten Gewerbetreibenden versagt und der berechtigte Unternehmungsgeist erlahmen muß.

Neben der Erweiterung der **Hafenflächen in der Unterbrahe** (Seite 11) ist es die Aufschließung des Hinterlandes durch den Bahnbau von Tuchel über Crone a. Br. nach Bromberg, zunächst jedoch durch den **Bahnbau von Wongrowitz über Gollantsch-Exin nach Schubin** (Seite 19), welche als die dringendsten Verkehrsbedürfnisse sich geltend machen. Die wirthschaftliche und kulturelle Förderung unseres Bezirks ist geradezu von der besagten Erweiterung und Verbesserung der Verkehrswege bedingt. Mögen daher die seit Jahren hierfür gemachten Pläne und Entwürfe endlich einmal aus dem Stadium der vorbereitenden Erwägungen recht bald zur Ausführung kommen.

# B. Ansichten, Gutachten und Wünsche.

## I. Gesetzgebung. — Handelsrecht.

Von den Reichsgesetzen, welche während der Berichtsperiode in Kraft getreten, sind für das Gebiet für Handel und Gewerbe besonders zu erwähnen:

1. Das Gesetz über private Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901, durch welches der Geschäftsbetrieb dieser Gewerbezweige einer strengen staatlichen Aufsicht unterworfen wird.
2. Die Gesetze, betreffend das Verlagsrecht, und betreffend das Urheberrecht von Werken der Literatur und Tonkunst, vom 19. Juni 1901.
3. Das Gesetz, betreffend Aenderung der Gewerbegerichte, vom 30 Juni 1901, wonach die Errichtung von Gewerbegerichten in Orten mit mehr als 20000 Einwohnern obligatorisch geworden ist.

---

Auf die diesseitige Eingabe vom 1. Mai 1901 hat der Herr Justizminister unterm 16. Oktober 1901 (J.-M.-Bl. S. 247) die Errichtung einer **Kammer für Handelssachen** mit dem Sitze in Bromberg beim Königlichen Landgericht in Bromberg unter Ernennung von vier Handelsrichtern und vier Stellvertretern genehmigt.

Die Kammer für Handelssachen in Bromberg ist seit dem 1. Januar 1902 in Wirksamkeit getreten.

Die Eingabe mehrerer Handelskammern um Abänderung des § 2 Abs. 1 der Verfügung, betr. die gutachtlichen **Vorschläge** zur Ernennung der Handelsrichter, dahingehend, daß die doppelte Zahl statt der dreifachen Anzahl der zu ernennenden Handelsrichter und Stellvertreter vorzuschlagen ist, ist auch diesseits unterstützt worden.

Auch waren Bedenken nicht geltend zu machen gegen ein neues dahingehendes vereinfachtes Verfahren, daß die Handelsvertretungen gleich zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres auch für etwaige Ersatzwahlen nicht mehr für jeden einzelnen Fall, sondern allgemein die erforderlichen Vorschläge den zuständigen Behörden machen.

Die Pflicht, für die **Richtigkeit und Vollständigkeit des Handelsregisters** mitzuwirken, hat eine äußerst umfangreiche und vielseitige Thätigkeit verursacht, die hauptsächlich mit sehr schwierigen Erhebungen über thatsächliche Verhältnisse verbunden war und ist.

Die nach Art. 3 des Preuß. Ausführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch den Betheiligten und Behörden obliegende Anzeigepflicht wird nach den Erfahrungen im diesseitigen Bezirke nicht in dem Maße erfüllt, wie es den Gesetzeszwecken entspricht. Wenig wirksam und zuverlässig hat sich wiederholt die Thätigkeit von Polizei- und Gemeindebehörden erwiesen. Zumeist wird die Feststellung untergeordneten und nicht immer hierzu besonders geeigneten Organen übertragen, die alsdann ihre Informationen, in der Regel und nach Sachlage auch leicht erklärlich, bei den direkt Betheiligten einholen und deren subjective Angaben ohne Weiteres als maßgebend ansehen. Es ist empfehlenswerth, alle Anzeigen den Handelskammern zur Nachprüfung zu überweisen, welche durch ihre engere und regere Fühlung mit den Handelskreisen besser in der Lage sind, diese Anzeigen auf ihre Erheblichkeit für die Zwecke des Handelsregisters zu prüfen.

---

Auf Anregung der Handelskammer zu Brandenburg a. H. hat sich die Handelskammer nach Anhörung der Sachverständigen den Bestrebungen zur Einführung der **deutschen Arbitrage** statt der üblichen englischen Arbitrage im **Getreidehandel mit Rußland** angeschlossen. Man erhofft dadurch einen besseren und wirksameren Schutz gegen die meist mangelhaften Ablieferungen von russischen Lieferanten.

Die Handelskammer hat ferner ein Bittgesuch der Handelskammer für das Herzogthum Oldenburg unterstützt, eine Ergänzung des § 107 Absatz 2 der **Reichs-Konkursordnung** dahingehend herbeizuführen, daß, wenn nach Beantragung des Konkursverfahrens der Konkurs mangels Masse nicht eröffnet werden kann, dieser Umstand auf Staatskosten öffentlich bekannt gegeben wird.

---

2

## II. Handelsgebräuche — Gutachten,

die gelegentlich der Prozeßführung festgestellt wurden.

1. **J.-Nr. 1422/01 — vom 7. Juni 1901.**

„Im Getreidehandel wird unter „gutem, gesunden, trockenen Roggen" eine übliche Handelswaare verstanden, während „guter, gesunder **Dominialroggen**" als eine bevorzugtere Qualität gilt, weil dieser gemeinhin besser gezüchtet, gleichmäßiger in Korn und Farbe, auch besser gereinigt und gehalten zu sein pflegt."

2. **J.-Nr. 1630/01 — vom 8. Juni 1901.**

„Die genannten Artikel, wie Shlipse, Kragen, Manschetten, Chemisetts und Handschuhe, gehören **nicht** zu denjenigen Gegenständen, welche in einem speciellen **Putzgeschäft** vertrieben werden.

Ein solches Geschäft vertreibt nur Hüte, Hauben, Kapotten, Schleifen 2c. für Damen und Kinder, sowie sämmtliche Artikel, welche zur Herstellung und Aufarbeitung genannter Gegenstände verwendet werden können.

Solche speciellen Putzgeschäfte pflegen sich jedoch nur in Großstädten, wie Berlin, Breslau, Hamburg, zu finden und vereinzelt ausnahmsweise auch in größeren Mittelstädten. Denn derartige Putzgeschäfte sind auf kurze Betriebsperioden (Saison) beschränkt und daher sind Putzgeschäfte in Städten mit geringerem Verkehr meist darauf angewiesen, auch noch Artikel aus anderen verwandten Branchen zu vertreiben."

3. **J.-Nr. 1435/01 — vom 10. Juni 1901.**

„Es besteht ein allgemeiner Handelsgebrauch, daß beim Verkauf von **Preßstroh** eine Lieferfrist von 8 bis 10 Tagen üblich ist."

4. **J.-Nr. 1603/01 — vom 14. Juni 1901.**

„Gutes gesundes Roggen- und Weizen-**Maschinenstroh** hat in der Zeit vom September bis November 1900 hier einen durchschnittlichen Marktpreis von 2,30 Mark pro Centner gehabt."

5. **J.-Nr. 1822/01 — vom 20. Juni 1901.**

I. „Unter Berücksichtigung des nach den Akten sich ergebenden Thatbestandes ist die Frage, ob Kläger (Käufer), nachdem der Beklagte (Verkäufer) ihm im April 1900 erklärt hatte, er könne keine Kartoffeln beschaffen und daher nicht liefern, bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns und der Beobachtung des Handelsbrauchs **unverzüglich** selbst Kartoffeln hätte beschaffen müssen, zu verneinen.

II. Ein Handelsgebrauch besteht nicht dahingehend, daß nach einer Erklärung des Beklagten (Verkäufers): „er könne keine Kartoffeln beschaffen und daher nicht liefern" der Kläger (Käufer) ohne Weiteres auch auf die Stellung eines Lieferungsziels zu verzichten hat. Denn es pflegt vielfach eine derartige Erklärung bei Geschäften vorliegender Art nicht als unabänderliches Ultimatum von beiden Parteien aufgefaßt zu werden, weil diese in der Regel noch immer mit der Möglichkeit der Lieferung rechnen.

Demgemäß war Kläger (Käufer) wohl berechtigt, auch nach erwähnter Erklärung des Verkäufers diesem eine Nachfrist zu bewilligen. In sinngemäßer Anwendung des § 326 des B. G. B. (nunmehr an Stelle von Art. 356 des alten H. G. B.) erfolgte die Stellung dieser Nachfrist bis 15. Mai 1900 durch das Schreiben des Käufers vom 9. Mai 1900 (Bl. 22 der Akten), in welchem der Zusatz: „bei nicht rechtzeitiger Verladung decke ich mich für Ihre Rechnung zu jedem Preise" den Willen und die gesetzliche Erklärung des Käufers zu bedeuten hat, daß er die Annahme der Leistung nach dem Ablaufe der Frist ablehne.

Es ist jedoch Handelsgebrauch — und dies muß betreffs des Wortes „nochmals" im Beweisbeschlusse hinzugefügt werden — daß, wenn einmal eine bestimmte Nachfrist zur Lieferung gewährt ist, alsdann die Lieferungsfrist nicht einseitig vom Gläubiger hinausgeschoben werden darf, weil dies einem ungerechtfertigten speculativen Zwecke des Gläubigers auf Kosten des Schuldners (Lieferanten) dienen könnte.

III. Es ergiebt sich aus der Mehrheit der eingeholten Auskünfte und nach Lage der Verhältnisse, daß in der That ein Deckungspreis von Mk. 1,40 als angemessen zu erachten ist. Hierbei muß berücksichtigt und zugegeben werden, daß der Kläger sich ebenso aus Gründen der Unparteilichkeit eines Agenten hätte bedienen müssen, wie er auch nicht gehalten sein konnte, selber neue Bemühungen aufzuwenden, um geeignete Parthien Kartoffeln ausfindig zu machen und die Arbeit des Schuldners umsonst zu verrichten."

6. **J.-Nr. 1870/01 — vom 8. Juli 1901.**

„Der durchschnittliche Werth für einen Centner Flegelroggenstroh hat sich im August 1900 auf Mark 2,75 und im September 1900 auf 3,05 Mark gestellt."

„Im Oktober 1900 hatte Preßstroh hierorts einen Marktpreis von 2,50 bis 2,75 Mark (durchschnittlich 2,65 Mark) pro Centner."

7. **J.-Nr. 1869/01 — vom 8. Juli 1901.**

„Ein Handelsgebrauch dahingehend, daß Gastwirthe erst bei Bedarf des von einem anderen Orte im Faß bezogenen **Cognac** diesen auf seine Qualität hin zu untersuchen haben, besteht nicht. Vielmehr sind die Gastwirthe verpflichtet, Cognac wie jede andere Waare sofort nach Empfang auch hinsichtlich der Qualität zu prüfen und etwaige Bemängelungen anzuzeigen."

8. **J.-Nr. 1975/01 — vom 11. Juli 1901.**

„Im Handel mit **Liqueuren und Fruchtsäften** ist ein Zahlungsziel von drei Monaten gebräuchlich. Ferner ist es im Handel mit Liqueuren und Fruchtsäften nicht üblich, die Flaschen erst zurückzugeben, nachdem der Inhalt verkauft ist, vielmehr ist die Rücklieferung der Flaschen innerhalb dreier Monate üblich."

9. **J.-Nr. 1962/01 — vom 20. Juli 1901.**

„Beim Verkauf von Saatklee „ab Wongrowitz" wird im kaufmännischen Verkehr der Ausdruck „ab Wongrowitz" dahin verstanden, daß nicht etwa Wongrowitz als Erfüllungsort gelten solle, sondern daß der Verkäufer verpflichtet ist, nur die Kosten und die Gefahr der Versendung bis Wongrowitz zu tragen."

10. **J.-Nr. 2184/01 — vom 30. Juli 1901.**

„Wie die amtlichen Aufzeichnungen für 1897 bis 1900 bestätigen, steht es unbestreitbar fest, daß die **Wasserstände im Bromberger Kanal** in 1900, namentlich vom Juni bis Oktober, ganz außergewöhnlich niedrige waren. Ebenso war in der Netze — besonders von Gromaden bis Usch — während derselben Zeit der Wasserstand (0,85 m) ein ungewöhnlich niedriger gewesen.

In Folge dessen mußte der Flößereibetrieb in genannter Zeit ganz erheblich eingeschränkt werden. Der Tagbetrieb durch den Bromberger Kanal wurde zeitweise sogar beschränkt, und der sonst unter normalen Verhältnissen noch nothwendige und übliche Nachtbetrieb mußte zum allergrößten Theil eingestellt werden.

Demgemäß war die Weiterverflößung der Weichselhölzer westwärts von Bromberg in 1900 nur in geringem Maße möglich, und alle unterhalb Bromberg belegenen, auf russisches Holz angewiesenen Mühlen waren unter den obwaltenden Umständen leicht erklärlich zu ganz erheblichen Einschränkungen, zeitweise vielleicht auch zu vorübergehenden Einstellungen ihrer Betriebe gezwungen gewesen."

11. **J.-Nr. 2780/01 — vom 1. November 1901.**

„Im **Kohlenhandel** ist nach allgemeinem Handelsgebrauch — sowohl bei normalen Marktverhältnissen, als auch zu Zeiten von Kohlenknappheit — der Käufer nicht verpflichtet, statt der zur Auswahl des Lieferanten bestellten Marken eine andere Marke von gleichem oder höherem Werthe anzunehmen."

12. **J.-Nr. 2848/01 — vom 8. November 1901.**

„a. Im Handel mit **alten Flaschen** ist ein Zahlungsziel von 3 Monaten nicht handelsgebräuchlich.

b. Im Handel mit neuen Flaschen ist es handelsgebräuchlich, daß, wenn Zahlung vor Ablauf des üblichen Zahlungsziels von 3 Monaten erfolgt, ein entsprechender Diskont in Abzug gebracht wird.

c. Weder im Flaschenhandel, noch überhaupt im Handelsverkehr besteht ein Handelsgebrauch dahingehend, daß, wenn die Frankolieferung ab Bahnhof des Absendungsortes nicht ausdrücklich vereinbart ist, dennoch eine solche Frankolieferung bis zum Bahnhof des Versandortes zu geschehen hat; vielmehr hat der Käufer mangels anderer Abrede auch das Rollgeld von der Niederlassung des Verkäufers bis zum Bahnhofe des Absendungsortes zu tragen."

13. **J.-Nr. 2881/01 — vom 8. November 1901.**

„Es besteht weder ein Handelsgebrauch, noch ist es üblich, daß beim Verkauf von **Fabrikkartoffeln**, jedenfalls nicht, wenn der Verkauf an die Fabrik selbst erfolgt, mangels anderweitiger Vereinbarung das bahnamtliche Gewicht maßgebend ist."

14. **J.-Nr. 3092/01 — vom 12. November 1901.**

„Es ist nicht als ein Versehen des Verkäufers zu betrachten, daß er einen halben Centner Speiseöl im März in einem mit Stroh gefütterten Korbballon über Land versendet hat.

Denn es ist mangels besonderer Abrede handelsüblich, Speiseöl sowohl in Fässern als auch in Ballons über Land zu versenden."

15. **J.-Nr. 3107/01 — vom 2. Dezember 1901.**

„Beim Einkauf von Mühlenprodukten und auch bei russischer Kleie ist unter der Abrede **„netto Cassa"** nach Handelsgebrauch zu verstehen, daß der Kaufpreis ohne Abzug eines Skonto, und zwar bei Mehl spätestens innerhalb acht Tagen und bei Kleie spätestens innerhalb drei Tagen nach erfolgter Lieferung zu leisten ist.

Bei der Adresse „netto Cassa" braucht der Käufer, falls es nicht noch ausdrücklich bedungen ist, weder die Sendung der Waare gegen Nachnahme, noch die Lieferung der Waare nur gegen Zahlung des Kaufpreises sich gefallen lassen."

16. **J.-Nr. 3234/01 — vom 9. Dezember 1901.**

„Der Wiegemeister einer Stärkefabrik ist, da es bei seiner Beschäftigung mit dem Abwiegen von Kartoffeln und Pulpe nicht lediglich auf rein mechanische oder physische Arbeiten ankommt, auch nicht als Gewerbegehilfe im Sinne von § 121 der Gewerbeordnung anzusehen.

In der Regel hat er, wie gleichartige Angestellte in ähnlichen Unternehmen, eine Art Vertrauensstellung mit gewisser Selbstständigkeit und Verantwortlichkeit inne und dürfte daher zu den Betriebsbeamten zu rechnen sein, auf deren Dienstverhältniß die Bestimmung in § 133 a der Gewerbeordnung anwendbar ist.

Ob der Umstand, daß er auch zur Lohnabrechnung und Auszahlung herangezogen ist, ihn zu einem Handlungsgehilfen macht, hängt von der Art und dem Umfange dieser Thätigkeit ab.

Wenn sie in einer nur untergeordneten Beihilfe besteht, so würde sie an der rechtlichen Qualifikation des Angestellten als Betriebsbeamter im Sinne von § 133 a der Gewerbeordnung nichts ändern.

Hinsichtlich der Kündigungsfrist besteht ja in beiden Fällen kein Unterschied, denn sie ist — mangels anderer zulässiger Vereinbarung — sowohl nach § 66 des H. G. B. als nach § 133 a der Gewerbeordnung auf sechs Wochen vor Ablauf jedes Kalendervierteljahres bestimmt."

17. **J.-Nr. 3263/01 — vom 2. Januar 1902.**

„Es ist bei Vermittelung von **Kartoffelkäufen** üblich, daß der Vermittler eine **Provision** für das gesammte gekaufte Quantum, und nicht nur für die thatsächlich abgenommene Menge Kartoffeln erhält.

18. **J.-Nr. 56/02 — vom 2. Januar 1902.**

„Im **Kartoffelhandel** ist nach allgemeinem Handelsgebrauch der Verlader von Kartoffeln verpflichtet, die dabei zu verwendenden Vorsatzbretter mitzusenden, sowie, falls diese Bretter nicht als Waarenwerth mitfakturirt und verrechnet werden, die zum Rücktransport der Bretter erforderlichen Frachtbriefe beizufügen.

Bei Nichterfüllung dieser Verpflichtung hat der Verlader den Verlust der Vorsatzbretter beim Transport selbst zu tragen."

19. **J.-Nr. 3255/01 — vom 4. Januar 1902.**

„Im **Häckselhandel** ist es mangels besonderer Abreden Handelsgebrauch, daß auch, wenn eine bestimmte Frist für Rücklieferung der **Häckselsäcke** nicht vereinbart worden ist, diese Rücklieferung innerhalb 14 Tagen zu erfolgen hat, für welche Zeit handelsgebräuchlich ein **Leihgeld** für die Säcke nicht zu beanspruchen ist.

Nach dieser Frist kann der Verkäufer nur noch innerhalb drei Monaten die Rückgabe der gelieferten Säcke bezw. Ersatz des jeweiligen Werthes dieser Säcke neben einer Leihgebühr von ½ Pf. für die ersten vierzehn Tage und $^1/_{10}$ Pf. darüber hinaus beanspruchen und ist gleicherweise zur Rücknahme der Säcke verpflichtet.

Nach Ablauf dieser drei Monate verliert der Verkäufer die Rücknahmepflicht sowie das Rückforderungsrecht auf die Säcke selbst bezw. den Ersatzanspruch für dieselben, sondern er hat, und zwar nur für weitere drei Monate, eine Leihgebühr von $^1/_{10}$ Pf. pro Tag und Sack zu beanspruchen."

20. **J.-Nr. 3351/01 — vom 14. Januar 1902.**

„Im **Cigarrenhandel** ist es nicht üblich, daß bei Cigarrenverkäufen auf Abforderung der Verkäufer berechtigt ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Käufer die Waare abgefordert hat, die Waare nach Jahresfrist zu liefern."

21. **J.-Nr. 89/02 — vom 17. Januar 1902.**

„Im **Holzverkehr** besteht der allgemeine Handelsgebrauch, daß, selbst wenn für den Transport von Holz incl. aller Kosten, Verband u. s. w. ein Einheitspreis vereinbart worden ist, die durch höhere Gewalt bei dem Transport entstehenden besonderen Kosten und Auslagen dem Eigenthümer des Transportes und nicht dem Frachtführer zur Last fallen.

Ob höhere Gewalt im Flößereiverkehr durch Hochwasser als vorliegend zu erachten ist, hängt von den jeweiligen thatsächlichen und begleitenden Umständen ab."

22. **J.-Nr. 217/02 — vom 20. Januar 1902.**

„Im **Kolonialwaarenhandel** en gros ist bei Platzgeschäften auch in Bromberg ein Zahlungsziel von 3 Monaten allgemein üblich."

23. **J.-Nr. 284/02 — vom 23. Januar 1902.**

„Im Handel mit **Lampen und Lampentheilen** ist als unbestreitbar anzunehmen, daß, wenn die in der vorliegenden Klagerechnung unter dem 12. November 1901 in Rechnung gestellten Lampen und Lampentheile zu Ende August 1901 bestellt waren, die Mitte November 1901 erfolgte Lieferung kein Interesse mehr für den Käufer (Beklagten) hatte.

Insbesondere sind die gelieferten Waaren Saison-Artikel, für die der Käufer im November nicht mehr ausreichende Verwendung hat, weil diese Artikel von Anfang September bis spätestens Mitte Oktober gekauft zu werden pflegen."

24. **J.-Nr. 3316/01 — vom 23. Januar 1902.**

„I. Eine Untersuchung der **Rinderhäute** in Bezug auf Qualität und Gewicht war vor der Reinigung derselben von den daran haftenden Salz- und Fleischtheilen nicht möglich.

II. Aber auch mit Rücksicht hierauf ist die am 3. Juli 1901 — 17 Tage nach Ankunft der Waare — erfolgte Mängelrüge nicht als rechtzeitig anzusehen."

25. **J.-Nr. 309/02 — vom 3. Februar 1902.**

„Es ist nicht üblich, daß die **Stellenvermittler** für die Beschaffung von Hausoffizianten, wie Wirthschaftsbeamte, von der Herrschaft ebenso Vermittelungsgebühr einziehen, wie dies bei der Nachweisung des gemeinen Gesindes geschieht."

26. **J.-Nr. 335/02 — vom 4. Februar 1902.**

„I. Angefaulte und rindschälige Hölzer werden im **Holzhandel** mit dem vollen Preise bezahlt, wenn:

a) der Käufer beim Kaufabschluß die Hölzer einzeln ausgesucht und mit Blaustift bezeichnet hat, und zwar, indem er in der Lage war, den Mangel der Hölzer bei dem Aussuchen derselben festzustellen;

b) die gesetzliche Haftung des Verkäufers für die Mängel aus gesetzlichen Gründen ausgeschlossen ist.

II. In allen Fällen, wo im Holzhandel bei einem Kaufgeschäft bezüglich der Zahlungszeit nichts vereinbart ist, hat Baarzahlung innerhalb zehn Tagen nach Uebergabe bezw. Versand der Waare, Faktura und Liste mit Abzug von $1^1/_2$ Prozent Skonto des Kaufpreises zu erfolgen.

III. Diese Handelsgebräuche zu I und II gelten insbesondere auch für Kaufgeschäfte, bei denen der Kaufpreis nicht mehr als 4 bis 500 Mark beträgt."

27. **J.-Nr. 406/02 — vom 20. Februar 1902.**

„Der Kläger **(Droguenhändler)** war auf Grund seiner vorliegenden Offerte vom 3. März 1901 — selbst wenn nach derselben am 1. April 1901 eine Lieferung von 3 Faß Leinölfirniß zum Preise von 56 Mark pro 100 Kilogramm erfolgte (Bl. 13) — weder nach Orts- noch nach Handelsgebrauch verpflichtet, auf Grund einer am 25. April 1901 erfolgten Bestellung des Beklagten (Malermeisters) Leinölfirniß noch zu dem Preise von 56 Mark pro 100 Kilogramm zu liefern."

28. **J.-Nr. 426/02 — vom 27. Februar 1902.**

„Unter **backfähigem Mehl** ist nur solches Mehl zu verstehen, welches allein ohne Mischung mit anderen Mehlen verwendbar ist."

29. **J.-Nr. 502/02 — vom 1. März 1902.**

„I. Im Handel mit **Destillaten und Spirituosen** ist es ebenfalls Handelsgebrauch, einen Auszug über die fehlenden **Fastagen und Gebinde**, mindestens nach Ablauf eines Geschäftsjahres, dem Empfänger zugehen zu lassen.

II. Dagegen bleibt auch ohne einen solchen pflichtgemäß bis Ablauf eines Geschäftsjahres zu gebenden Auszug der Anspruch des Lieferanten auf Ersatz für nicht zurückgelieferte Fastagen und Gebinde bestehen.

III. Auf **Flaschen** im Handel mit Destillaten und Spirituosen kommen obige Gebräuche deshalb nicht in Anwendung, weil Spirituosen stets einschließlich Glas gehandelt werden. Werden diese Flaschen leer zurückgeliefert, so hat sie der Verkäufer zurückzunehmen und den berechneten Werth dem Käufer zu vergüten."

30. **J.-Nr. 617/02 — vom 19. März 1902.**

„a) Im **Kohlenhandel** ist es nicht üblich, daß, auch wenn nach der getroffenen Verabredung die Lieferung von Kohlen nur auf Abforderung des Käufers in gleichmäßigen Raten erfolgen soll, der Verkäufer bei Zögerung des Käufers mit der Abforderung zur Lieferung der Raten auch ohne Abforderung berechtigt ist.

b) Im Kohlenhandel ist es Handelsgebrauch, daß der Verkäufer an Stelle der bestellten Kohle eine andere gleichwerthige und im Preise gleichstehende nicht liefern darf."

31. **J.-Nr. 584/02 — vom 25. März 1902.**

„Als Vorsatz- und Scheidebretter, wie sie im **Kartoffelhandel** bei der Verladung von Kartoffeln in die Waggons üblicherweise Verwendung finden, pflegen gewöhnlich minderwerthige Bretter (Schalbretter oder Ausschußwaare) verwendet zu werden. Der Werth derselben mit 8 bis 20 Pfennig pro Stück, je nach Länge, Stärke, Beschaffenheit und Holzart wird als angemessen erachtet."

32. **J.-Nr. 618/02 — vom 12. April 1902.**

„Im Handelsverkehr mit **Theer** ist es üblich, daß Theer, in eichenen Petroleumgebinden (Barrels) daumstichvoll gefüllt, mit einem Inhalt von mindestens 4 Centnern (200 Kilo) geliefert wird.

Der Werth eines solchen normalen Theerfasses wird auf 2 Mark bis 2,25 Mark bemessen. Selbstredend sind kleinere Fässer jedenfalls minderwerthig, der Werth derselben ist jedoch nur nach jeweiliger Größe und Beschaffenheit festzustellen."

33. **J.-Nr. 839/02 — vom 12. April 1902.**

„Es besteht kein Handelsgebrauch, daß Beklagter, welcher ein Faß dunkles **Waschblau** zur sofortigen Lieferung franko Stettin oder Bromberg gekauft hat, bei der unbestrittenen Abrede, daß als die zu liefernde Menge ca. 1 Ctr. genannt sei, eine Ueberquantität von 38 Pfund abzunehmen verpflichtet ist, sowie daß die Lieferung von 138 Pfund als vertrags- und ordnungsmäßige Lieferung anzuerkennen ist."

34. **J.-Nr. 922/02 — vom 14. April 1902.**

„Wenn nach der getroffenen Vereinbarung der Verkäufer dem Käufer ca. 8 Centner **Sauerkohl** in 2 Fässern „ab Liegnitz" zu liefern hatte, so hat der Käufer das Rollgeld von dem Lager des Verkäufers in Liegnitz nach dem dortigen Bahnhof zu tragen, andernfalls müßte „frei Bahnhof Liegnitz" vereinbart sein."

35. **J.-Nr. 974/02 — vom 26. April 1902.**

„Wenn unstreitig 100 000 Düten bestellt und 7100 Düten mehr geliefert sind, so ist eine solche **Lieferung** nach Handelsgebrauch nicht als vertrags- und ordnungsmäßig anzuerkennen und der Käufer wohl berechtigt, wegen der Zuviellieferung die Annahme der ganzen Sendung zu verweigern, sofern nicht die besonderen Umstände des Falles das Verhalten des Käufers als gegen Treu und Glauben im Handelsverkehr verstoßend erkennen lassen."

## III. Steuerwesen.

Das Ueberhandnehmen der **Konsumvereine** aller Art und die stetige Geschäftsausdehnung derselben hat sich in Handelskreisen nachtheilig fühlbar gemacht. Immer mehr wird denselben gerade derjenige Kundenkreis entzogen, dessen Lebensunterhalt mehr oder minder aus den Steuern der Gewerbetreibenden stammt. Die vollständige oder theilweise **Steuerfreiheit**, durch welche Konsumvereine, landwirthschaftliche Genossenschaften 2c. bevorzugt sind, begünstigt in außerordentlicher Weise den ohnedies steigenden Wettbewerb mit den Kaufleuten, die immer mehr mit Steuern belastet werden. Die sicherlich auch dem Gesetzgeber innewohnende Auffassung, daß die Konsumvereine eigentlich keine Handelsgeschäfte betreiben sollen, wird wohl in formaler Beziehung gewahrt; in Wirklichkeit jedoch ist die Thätigkeit dieser Vereine, was durch mehrere drastische Beispiele aus der Praxis nachzuweisen ist, nichts anderes als ein Handelsbetrieb, dessen Unternehmergewinn in den verschiedensten Formen (z. B. Spareinlagen, Rabatte u. s. w.) den Mitgliedern zu Gute kommt.

Hierfür ist eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 20. April 1900 hinsichtlich von Spar- und Darlehnsvereinen beachtenswerth. Die Steuerfreiheit solcher Vereine kann nur dann beansprucht werden, wenn bei einem derartigen Vereine die sämmtlichen, im § 5 zu a, b, c des Gewerbesteuer-Gesetzes gedachten Erfordernisse zutreffen, während das Fehlen eines solchen die Steuerfreiheit ausschließt. Es unterliegen daher auch namentlich diejenigen Vereine, welche satzungsgemäß und thatsächlich ihren Verkehr auf ihre Mitglieder beschränken, dann der Gewerbesteuerpflicht, wenn entweder Gewinn unter die Mitglieder vertheilt wird, oder eine Vertheilung des aus dem Gewinn angesammelten Vermögens unter die Mitglieder für den Fall der Auflösung nicht ausgeschlossen ist. Dabei genügt jegliche Vertheilung von Gewinn oder Vermögen ohne Rücksicht auf ihren Umfang, wobei zum Gewinn eines gewerblichen Unternehmens auch die Zinsen zu rechnen sind, welche nach kaufmännischem Gebrauch von den gewerblichen Kapitalien u. s. w. vor Feststellung des Geschäftsgewinnes festgestellt und gutgeschrieben zu werden pflegen.

Es ist ferner darauf hinzuweisen, daß alle dem Handel und Verkehr dienenden Einrichtungen, Verbesserungen und Erleichterungen in gleicher Weise den genannten Vereinigungen wie den Gewerbetreibenden nutzbar und vortheilhaft sind. Nicht nur im Interesse der letzteren, sondern auch im finanziellen Interesse des Staates und der Kommunen ist es eine Pflicht der ausgleichenden Gerechtigkeit, alle Ein- und Verkaufsvereine, unter welcher juristischen Form sie auch bestehen, in gleicher Weise wie die Gewerbetreibenden zu den öffentlichen Lasten heranzuziehen und dementsprechend die gesetzlichen Bestimmungen zu ändern.

Die Handelskammer ist beim Herrn Finanzminister dahin vorstellig geworden, daß auch die Konsumvereine, landwirthschaftlichen Genossenschaften, landwirthschaftlichen Darlehnskassen mit Waarenbetrieb, Ein- und Verkaufsvereine und ähnliche Unternehmungen zu den Einkommen-, Kommunal- und Gewerbesteuern ebenso wie andere Gewerbetreibende herangezogen werden.

## IV. Finanzwesen.

Durch Erlaß des Herrn Finanzministers vom 11. Februar 1902 ist die Mitwirkung der Steuerbeamten bei **Lombardirung von Zucker** durch die Reichsbank oder Privatbanken widerruflich auch dann gestattet, wenn der Zucker in anderen als Zuckerfabriken gehörigen Privatlägern unter amtlichem Mitverschluß lagert.

Die Handelskammer sprach sich gegen die andererseits beantragte Abschaffung der **Wechsel** über Beträge unter 100 Mark aus.

## V. Zollwesen.

In Folge Zollfehde mit Nordamerika hat **Rußland** für amerikanische Provenienzen erhöhte Zölle eintreten lassen, insbesondere für Gußwaaren, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art. Um nun deutsche Waaren gegen die Zollerhöhung zu schützen, werden Ursprungsnachweise erforderlich. Als solche gelten die Originalfakturen, wenn die Unterschrift von russischen Konsulen oder behördlich beglaubigt ist, oder **Ursprungsatteste**, die von Handelskammern u. s. w. ausgestellt werden.

In Folge dessen machte die Handelskammer die erfreuliche Wahrnehmung, daß der Export verschiedener Erzeugnisse der Eisen-, Maschinen-, Pappen-Industrie und anderer Gewerbezweige nach Rußland aus dem diesseitigen Bezirke sich thatsächlich höher und vielseitiger gestaltet hat als bisher bekannt war.

Das ohne Zweifel handelspolitisch wichtigste Ereigniß des Berichtsjahres war die am 26. Juni erfolgte Veröffentlichung des **Zolltarif-Entwurfes** seitens der Regierung. Im vorigen Jahresbericht ist bereits Gelegenheit genommen, auf die Nothwendigkeit des Neuabschlusses günstiger langfristiger Handelsverträge hinzuweisen.

Die Handelskammer hatte auch bereits Gelegenheit gehabt, verschiedene Eingaben auf Einführung niedrigerer Zölle zu unterstützen; so eine Eingabe der Handelskammer Breslau gegen die Erhöhung des Zolles auf Schmalz, Butter und Schweinefett; ferner nahm die Handelskammer an einer Konferenz der ostdeutschen Handelskammern mit den Vertretern des Reichsamtes des Innern im Juni in Königsberg theil, indem sie sich entschieden gegen die differenzirte Behandlung der Floßhölzer

aussprach. Ferner lehnte sie die Unterstützung von Eingaben der deutschen Superphosphat-Industrie und der ostdeutschen Mälzereien, welche Zollerhöhungen für ihre Produkte forderten, ab. Der von der Regierung vorgelegte Tarif-Entwurf bedeutet für alle mit Rußland direkt oder indirekt arbeitenden Interessenten eine höchst peinliche Ueberraschung. Mit den Versicherungen der Königlichen Staatsregierung, unter allen Umständen dahin zu arbeiten, daß neue günstige Handelsverträge abgeschlossen würden, scheint der vorgelegte Entwurf nicht in Einklang gebracht werden zu können, vielmehr scheint er geeignet, den Abschluß neuer Verträge nicht nur außerordentlich zu erschweren, sondern geradezu einen Neuabschluß in Frage zu stellen. Der Kern- und Angelpunkt bei den Verträgen mit Rußland war schon im Jahre 1893 die Frage der Agrarzölle. Um so erfreulicher war daher der Erfolg der Regierung, der damals der Abschluß des Vertrages mit Rußland gelang, welcher sich in der Folge so außerordentlich segensreich gerade für den deutschen Osten erwiesen hat. Daneben kommen für den diesseitigen Bezirk vornehmlich die Holzzölle und die zolltechnische Behandlung des aus Rußland eingeflößten Holzes in Betracht. In beiden Punkten hat die Regierung neue Wege eingeschlagen. Erstens, indem sie für die vier Haupt-Getreidearten die Zölle im Generaltarif erheblich heraufsetzte, und zweitens, indem sie dieselben in einem Minimaltarif band. Da es für Rußland in erster Linie darauf ankommt, für seine Haupt-Exportartikel günstige Einfuhrbedingungen nach Deutschland sich zu sichern, so liegt die Gefahr nahe, daß Rußland entsprechende Gegenmaßregeln ergreifen wird, die aber hauptsächlich die deutsche Exportindustrie treffen würden, welche in Rußland eines ihrer Hauptabsatzgebiete findet. Ueberdies ist hierfür die Möglichkeit vorhanden, den Export bei günstigeren Bedingungen als den jetzigen zu steigern. Des Weiteren aber ist auch die erhebliche Belastung, welche aus einer Erhöhung der Zölle auf Brotgetreide den deutschen Konsumenten erwächst, ein wichtiges Moment, gegen diese Zollerhöhungen Stellung zu nehmen, da sie geeignet sind, die Lebenshaltung breiter Bevölkerungsschichten herabzudrücken und in Verbindung mit einer Einschränkung der Export-Industrie die unheilvollen Folgen der Arbeitslosigkeit noch zu steigern. Angesichts dieser Gründe faßte die Handelskammer in der Plenarsitzung vom 26. September 1901 einstimmig die folgende Resolution:

„Die Handelskammer erklärt, daß der vorliegende Entwurf eines Zolltarifgesetzes, insbesondere der Minimaltarif (§ 1), den Abschluß von langfristigen Handelsverträgen unbedingt verhindern muß.

Die Handelskammer hält im nationalen und wirthschaftlichen Interesse Deutschlands wie des engeren Bezirkes eine konsequente Fortsetzung der bisherigen bewährten Handelsvertragspolitik für unerläßlich.

Jede Erschwerung oder Zerstörung unserer handelspolitischen Beziehungen würde durch den Rückgang der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse das ganze Wirthschaftsleben und selbst den inneren Markt Deutschlands erschüttern.

Die Minderung der Kaufkraft der Arbeiter und Angestellten, der Handwerker und des gesammten Mittelstandes muß rückwirkend nothwendig auch die Landwirthschaft aufs schwerste schädigen."

Für die wirthschaftliche Lage des diesseitigen Bezirks fällt die differenzirte Behandlung der aus Rußland eingeflößten Hölzer besonders in's Gewicht.

Der Bromberger Holzhandel basirt durchaus auf dem Verkehr mit Rußland, der hauptsächlich auf der Flößerei beruht. Es wurden in den letzten fünf Jahren auf diesem Wege eingeführt aus Rußland

| 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 708 916 | 1 591 269 | 1 614 373 | 1 381 808 | 1 277 492 | Tonnen |

Von diesem Quantum wird ein immer steigender Prozentsatz von den Bromberger Schneidemühlen verarbeitet. Wie ungemein die Holzindustrie sich entwickelt hat, nicht zuletzt unter dem Schutze des deutsch-russischen Handelsvertrages, zeigt eine Aufstellung des in Bromberger Schneidemühlen verarbeiteten Floßholzes von 1897 bis 1901:

| Jahr | Laufende Meter à 4 Meter Breite | Quadratmeter | Tonnen à 1000 kg (10 qm = 1,85 Tonnen) |
|---|---|---|---|
| 1897 | 139 161 | 556 644 | 102 979 |
| 1898 | 176 041 | 704 164 | 130 270 |
| 1899 | 192 105 | 768 420 | 142 158 |
| 1900 | 213 026 | 852 104 | 157 639 |
| 1901 | 298 150 | 1 192 600 | 220 631 |

Man sollte meinen, es liege auch im Interesse des Staates, eine derartige günstige Entwickelung für die Zukunft sicher zu stellen. Statt dessen enthält der von der Regierung vorgeschlagene neue Zolltarif nicht nur eine Erhöhung der Holzzölle, sondern würde namentlich durch die differenzielle Behandlung von weichem und hartem Holz zu den größten Weitläufigkeiten bei der Zollabfertigung führen.

Die Verhandlungen in der Zolltarif-Kommission des Reichstages lassen die Gefährdung der Export-Industrie und der inländischen Konsumenten erkennen. Abgesehen von der prinzipiellen Frage, ob es überhaupt möglich ist, durch entsprechende Zollsätze eine anhaltende und wirksame Förderung der Landwirthschaft dort, wo sie unter ungünstigen Bedingungen produzirt, vorzunehmen, erscheint es doch Pflicht, darauf hinzuweisen, daß sich in der Zolltariffrage aus einer so einseitigen Bevorzugung einzelner, in ihrer Wichtigkeit ja durchaus nicht unterschätzten Erwerbsstände höchst bedauerliche Gegensätze zwischen diesen und den anderen Erwerbsgruppen herausbilden müssen.

Die Handelskammer hat von je her Werth darauf gelegt, das gute Verhältniß, das zwischen Stadt und Land im diesseitigen Bezirk vorherrschend ist, und das in einem regen Geschäftsverkehr seinen Ausdruck findet, zu sichern und zu heben.

Die Handelskammer würde es auf das schmerzlichste bedauern, wenn hierin durch die Lahmlegung des Handels und der Industrie eine bedauerliche Aenderung eintreten würde. Es ist die Pflicht Aller, dem vorzubeugen und Alles daran zu setzen, um die für die weitere gedeihliche Entwickelung der Wirthschaftslage unseres Bezirkes unbedingt nothwendige Fortsetzung der Handelsvertragspolitik zu erwirken und zu sichern.

# VI. Wasserverkehr.

Die seit Jahrzehnten beantragte nothwendige **Erweiterung der Hafenflächen in der Unterbrahe** wird immer dringender.

Jede fernere Zeitversäumniß gerade in der Ausführung der erforderlichen Lagervergrößerung für die Weichsel-Braheholzer erhöht jedenfalls erheblich die Gefahren, von denen alsdann die wichtigsten Handels- und Gewerbezweige unseres Bezirkes in erster Linie schwer bedroht werden können.

Von dieser Ueberzeugung durchdrungen, hat die Handelskammer, um die Ausführung der erforderlichen Lagererweiterung in der unteren Brahe zu beschleunigen, die Kosten für die nothwendigen Vorarbeiten vorschußweise verauslagt. Letztere sind für drei Projekte nunmehr fertiggestellt und in einer vom Herrn Regierungs-Präsidenten berufenen Konferenz am 13. Mai 1902 erörtert worden.

Es ist besonders erfreulich, daß der Entwurf, welcher eine Anstauung der Unterbrahe vermittelst Fortfall der Karlsdorfer Schleuse und Vereinigung dieses Staues mit dem der Brahemünder Schleuse bezw. dem des Brahnauer Wehrs bezweckt, der billigste, am meisten zweckmäßige und am schnellsten ausführbar ist. Zugleich entspricht er allen berechtigten Forderungen, die hinsichtlich der Verbesserung der Wasserstraße und des Verkehrs in der unteren Brahe wiederholt seit 1899 nachgewiesen, begründet und erbeten sind.

Zweifellos kann somit nur dieser Entwurf zur Ausführung in Betracht kommen, welcher gleichzeitig den Ausbau der Wasserstraße in der unteren Brahe umfaßt, für welchen in dem s. Z. dem Abgeordnetenhause zugegangenen Gesetzentwurfe vom 10. Januar 1901 585 000 Mark an Baukosten eingestellt sind und wofür auch die erforderlichen Zinsgarantieen durch die Provinz Posen, sowie durch die Städte Bromberg und Posen bereits mit übernommen sind.

In der Eingabe vom 16. Juni 1902 hat die Handelskammer ferner darauf hingewiesen, daß nach Sachlage es nahezu ausgeschlossen erscheint, daß andersartig als durch den Staat selbst die Ausführung der Gesammtanlage zu erfolgen hätte und daß die Königl. Staatsregierung sich dieser unabweisbaren und dringenden Pflicht entziehen kann und dürfte.

1. „Es würde den wiederholt seitens der Königlichen Staatsregierung abgegebenen Versicherungen, die Wirthschaftsinteressen der Ostmark zu fördern und zu heben, widersprechen, wenn, wie hier, nicht einmal die nachdrücklichst gebotene Fürsorge für die Erhaltung und gefährdete Existenz der langjährigen und wichtigsten Gewerbeinteressen des deutschen Ostens erfolgt.
2. Die andersartig etwa zu ermöglichende Unterstützung der zunächst und meistbetheiligten Interessenten einschließlich der kommunalen Verbände ist durch deren ungünstige Finanz- und Wirthschaftslage unbedingt ausgeschlossen. Soweit sie überhaupt angängig war, ist sie bereits durch die Garantieübernahme bei der wasserwirthschaftlichen Vorlage erschöpft. Sie kann zudem nicht in Betracht kommen, weil hier unleugbar ein allgemeines und dringendes Verkehrsbedürfniß vorliegt.
3. Die Königliche Staatsregierung selbst hat in der Denkschrift, betreffend den Ausbau der Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder (Anlage III zur Gesetzesvorlage vom 10. Januar 1901, Seite 6), zugegeben, daß sie schon jetzt (also schon 1901) im Anschluß an den Brahemünder Holzhafen die Errichtung eines staatlichen Liegehafens beabsichtigt und ferner den Wasserspiegel der Unterbrahe auch im Winter derart erhöhen will, daß diese von Fahrzeugen mit Ladung als Winterhafen benutzt werden kann.

   Beide vom Staate somit zur Ausführung anerkannte Projekte, die schleunige Errichtung eines *staatlichen Liegehafens für Floßholz und eines Winterhafens für beladene Fahrzeuge*, werden in günstigster Weise gleichzeitig nach dem vorliegenden Entwurfe verwirklicht, und zwar mit einem niedrigen, sicherlich den ursprünglichen Erwartungen nachstehenden Kostenaufwande.
4. Als 1899 der Hafen Brahemünde dem Staate schuldenfrei übereignet wurde, erhielt der Staat außerdem rund 730 000 Mark baar, die aus den hohen Lagergebühren größtentheils resultiren. Da sich der Hafen unleugbar gegenüber dem zunehmenden Verkehrsbedürfnisse zu klein erwiesen hat, so darf man es doch nur für recht und billig erachten, daß dieser dem Staate ohne jede Gegenleistung übermittelte Betrag seinem Ursprunge nach am zweckmäßigsten und geeignetsten zur Existenzsicherung insbesondere der Gewerbezweige und Interessenten verwendet wird, aus deren Mehrbelastung er entstanden ist.

Gegenüber diesen ausschlaggebenden nationalen und wirthschaftlichen Zwecken, deren Sicherung und Förderung aber erhöhte Steuerleistungen der Betheiligten zur Folge hat, kann der Erwägung, betreffend die direkte Ertragsfähigkeit der Anlage- und Baukapitalien, immerhin doch nicht eine gleicherweise entscheidende Bedeutung beigemessen werden.

Gleichwohl darf auch nach dieser Richtung hin unter den obwaltenden Umständen auf eine hierfür übliche Verzinsung des Anlagekapitals gerechnet werden. Sowohl hierfür wie zugleich für die Nothwendigkeit der erbetenen Erweiterung und Verbesserung der unteren Brahe geben Umfang und Entwickelung des hier besonders in Betracht kommenden Wasserverkehrs einen ausgiebigen Anhalt.

Durch die Hafenschleuse Brahemünde wurden an Floßholz nach der unteren Brahe gebracht:

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 543 694 | 701 454 | 660 872 | 828 153 | Festmeter |
| oder | 326 216 | 420 872 | 396 523 | 496 892 | Tonnen |

| | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|
| | 739 435 | 669 566 | 711 597 | Festmeter |
| oder | 473 916 | 401 746 | 426 958 | Tonnen. |

Der Durchschnittswerth dieser jährlichen Zufuhren wird auf rund 30 Millionen Mark beziffert.

Von diesen Floßhölzern wurden auf den Bromberger Schneidemühlen 1895 nur 18 % aufgeschnitten; im Jahre 1901 ist dieser Satz auf etwa 50 % gestiegen.

Der **Schiffahrtsverkehr** durch die *Hafenschleuse Brahemünde* war folgender:

| Jahr | Bergfahrt Richtung Weichsel—Bromberg | | Thalfahrt Richtung Bromberg—Weichsel | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. |
| **1895** | 590 | 51 893 | 436 | 46 706 | **1 026** | **98 199** |
| **1896** | 605 | 63 657 | 540 | 58 632 | **1 145** | **122 289** |
| **1897** | 646 | 61 850 | 717 | 77 706 | **1 363** | **139 556** |
| **1898** | 883 | 76 705 | 1 029 | 101 666 | **1 912** | **178 371** |
| **1899** | 812 | 83 457 | 988 | 110 091 | **1 810** | **193 548** |
| **1900** | 814 | 82 974 | 1 048 | 108 535 | **1 862** | **191 509** |
| **1901** | 826 | 70 204 | 886 | 80 247 | **1 712** | **150 451** |

Der jährliche Durchschnittswerth der Schiffsgüter in den letzten Jahren ist amtlich auf 40 Millionen Mark beziffert. Und auch hier ist seit 1895 eine erhebliche Steigerung der Kähne und Schiffsgüter wahrnehmbar.

Dabei ist in dieser Statistik des Schiffahrtsverkehrs der Dampferverkehr nicht berücksichtigt.

Nun kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß mit Beseitigung der Karlsdorfer Schleuse, Vertiefung und Erweiterung des Flußbettes in der Unterbrahe sich auch ein außerordentlich reger Schiffahrts- und Umschlagsverkehr entwickeln wird und nach Sachlage entwickeln muß. Neben der Einführung regelmäßiger Tourdampfer mit allen Weichselstädten von Danzig bis Warschau werden die Hindernisse beseitigt, welche bisher auch einen regelmäßigen und regen Verkehr mit Personendampfern nicht aufkommen ließen, obwohl hierfür sehr günstige Vorbedingungen vorliegen. Die außerordentlich günstige Lage des in der Unterbrahe zu schaffenden Winterhafens wird naturgemäß die Ueberwinterung einer sehr großen Anzahl Kähne hier zur Folge haben, um so mehr, als unter dieser Voraussetzung die seit langer Zeit gewünschte und nothwendige Errichtung einer Schifferschule in Bromberg sich sehr leicht verwirklichen läßt."

Dem Drängen der Interessenten nachgebend und eingedenk ihres vor ca. 9 Jahren bei Einführung des erhöhten Gütertarifes gegebenen Versprechens legte die Regierung im November des Jahres 1900 den Entwurf oder besser zwei Entwürfe eines neuen **Abgabentarifes** für den **Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen** vor. Wenngleich zugegeben werden muß, daß diese Entwürfe insofern eine prinzipielle Verbesserung über den gebräuchlichen Tarif darstellen, als sie darin das Prinzip, die Abgaben nach der Tragfähigkeit der Schiffe zu erheben, fallen gelassen und den Wünschen der Interessenten entsprechend einen Abgabentarif nach dem wirklichen Ladungsgewicht aufgestellt hat, so liegt hierin leider die einzige Verbesserung. Denn im übrigen enthalten die Entwürfe so bedeutende Erhöhungen, daß demgegenüber die Interessenten den alten Tarif vorziehen. Besonders muß hervorgehoben werden, daß entgegen dem Bedürfniß, die Abgabenerhebung zu erleichtern, die Regierung diesen durch Einführung von fünf statt zwei wie bisher üblichen Güterklassen wesentlich erschwert hat. Unbedingt zu verurtheilen aber ist die Einführung eines 10 %igen Zuschlages für Fahrzeuge, welche mittelbar oder unmittelbar durch Dampf betrieben werden.

Damit würde geradezu der Verkehrsfortschritt, welcher in einer auf diese Weise zu erreichenden Steigerung der Geschwindigkeit der Güterbeförderung liegt, aufgehalten, da bei dem geringen Verdienst, welchen der Güterverkehr auf den Wasserstraßen an und für sich übrig läßt, eine Mehrbelastung solcher Gestalt vollends ruinös wirken müßte. Die beiden vorgelegten Entwürfe der Regierung unterscheiden sich prinzipiell dadurch, daß der erste ein reiner Ladungs-Tarif und der zweite ein gemischter Ladungs- und Tragfähigkeits-Tarif ist.

**Der erste Entwurf** sieht für **Wasserstraßen erster Ordnung** folgende Abgaben vor:

Güterklasse I: 15, II: 13, III: 11, IV: 9, V: 7 Pfennig für die Tonne,

für Wasserstraßen zweiter Ordnung:

in Güterklasse I: 13, II: 11, III: 9, IV: 7, V: 5 Pfennig für die Tonne.

Für Fahrzeuge, die mittelbar oder unmittelbar durch Dampf bewegt werden, einen Zuschlag von 10 %.

Für Floßholz: für je 9 qm der Oberfläche

a) für Flöße, welche ganz oder theilweise aus vierkantig geschlagenem Holze (Quadratholz) oder Balken bestehen, 16 Pfennig,

b) von anderen Flößen 13 Pfennig, sofern die Flöße durch Dampf bewegt werden, ebenfalls ein Zuschlag von 10 %, sofern die Flöße in doppelter oder mehrfacher Stammlage gebunden sind, ein Zuschlag von 20 % 2c.

Der **zweite Entwurf** bestimmt für Fahrzeuge auf Wasserstraßen erster Ordnung in der Güterklasse I: 14, II: 12, III: 10, IV: 8, V: 6 Pfennig für die Tonne

und außerdem von der Tragfähigkeit 0,6 Pfennig für die Tonne.

Für Wasserstraßen zweiter Ordnung in der Güterklasse I: 12, II: 10, III: 8, IV: 6, V: 4 Pfennig für die Tonne

und außerdem von der Tragfähigkeit 0,4 Pfennig für die Tonne.

Sofern die Schiffe mittelbar oder unmittelbar durch Dampf bewegt werden 10 % Zuschlag.

Für Floßholz sind die Bestimmungen die gleichen wie im ersten Entwurf. Angesichts des lebhaften Wasserverkehrs, welcher von Osten und speciell von Bromberg nach Berlin und weiter nach Magdeburg geht, hat die Handelskammer nicht unterlassen, auf die schweren Schädigungen, welche der betheiligten Schiffahrt aus dem neuen Entwurf drohten, hinzuweisen.

Sie richtete unter dem 22. Mai 1901 an den Regierungs-Präsidenten zu Potsdam folgende Eingabe:

„Jede wirkliche Verbesserung der bestehenden Tarife für die Erhebung der Verkehrsabgaben auf den Wasserstraßen ist bei der zunehmenden Bedeutung des Wasserverkehrs für die wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands als ein wesentliches Förderungsmittel derselben zu erachten. Um so nachtheiliger ist daher die Rückwirkung solcher Aenderungen, welche mit nur geringen Vortheilen des Systems in Wirklichkeit zu einer sogar erheblichen Abgabenerhöhung sowie zu verschiedenen Verkehrserschwerungen führen. Dies trifft auf die Aenderungen zu, welche mit den übersandten Entwürfen der Abgabentarife für die märkischen Wasserstraßen bezweckt werden. Mit Recht werden hiervon bedeutende Schädigungen des Wasserverkehrs und der gesammten Gewerbethätigkeit im diesseitigen Bezirke befürchtet, denn die märkischen Wasserstraßen bilden fast ausschließlich die westlichen Anschlußlinien für den Schiffahrts- und Flößereiverkehr des Brahe- und Netzegebiets. Und auf diesen Verkehr ist die ostdeutsche Gewerbethätigkeit in so hohem Maße angewiesen, daß gegen jede kaum noch erträgliche Vertheuerung und Erschwerung Einspruch erhoben werden muß.

Die Handelskammer hat bereits in ihrem Gutachten vom 27. Dezember 1899 an den Herrn Regierungs-Präsidenten hier (vergl. S. 29 des Jahresberichts für 1899) die Einführung einer einheitlichen Aichordnung und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben nach dem wirklichen Ladungsgewicht befürwortet. Die Aichung der Schiffe nach Maßgabe dieser mit dem 1. Mai 1900 in Kraft getretenen Aichordnung wird erst mit dem 1. Mai 1902 obligatorisch und gilt als unerläßliche Vorbedingung für die Abgabenerhebung lediglich nach dem Ladungsgewicht. Daher erscheint es nicht angebracht, dieselbe, welche die Handelskammer grundsätzlich als die richtigste und beste anerkennt, vor dem genannten Termine auch auf den märkischen Wasserstraßen einzuführen. Aus denselben Gründen muß die Handelskammer sich gegen den Tarifentwurf II erklären, weil dieser neben der Abgabenerhebung nach dem Ladungsgewicht gleichzeitig eine solche auch von der Tragfähigkeit der Fahrzeuge bestimmt.

Von dem somit in Betracht kommenden Abgabentarif I kann jedoch nur dem Grundsatze hinsichtlich der Gebührenerhebung nach dem Ladungsgewichte zugestimmt werden, während die übrigen Bestimmungen nicht annehmbar sind.

A. Was die **Höhe der Abgabensätze** betrifft, so sind diese selbst unter Zugrundelegung der reinen Ladungstarifirung viel zu hoch bemessen. Es ist kein begründeter Anlaß zu einem höheren Abgabenerträgniß der märkischen Wasserstraßen ersichtlich, da diese nach dem Etat für 1901 schon Mk. 1 727 000 Schleusengebühren erbracht haben, d. i. 10 Prozent der für den Ausbau dieser Wasserstraßen (einschl. Kanäle) von 1890 bis 1899 bereitgestellten Mittel mit 17 869 400 Mk. (Nachweisung für die XII. Kommission des Abgeordnetenhauses S. 5). Nun sind die jetzigen Gebühren erst vor mehreren Jahren erheblich erhöht worden, sodaß gegen eine noch weitergehende Erhöhung ohne wesentliche Schädigung der Verkehrsinteressenten Einspruch erhoben werden muß. Höchstens zulässig wäre es, die bisher für die Tragfähigkeit normirten Gebühren, weil die mit 150 Tons Tragfähigkeit bemessenen und für den diesseitigen Bezirk in Frage kommenden sog. Finowkähne durchschnittlich mit 120 Tonnen Güter beladen sind, im Verhältniß von 5 zu 4 auf die Tonne Ladungsgewicht umzugestalten.

Dem ist ausreichend Rechnung getragen in dem Vorschlage der Verkehrsinteressenten des Obergebiets, welcher dahingeht, unter Zugrundelegung von höchstens drei Güterklassen — die Gebühren

a. für Wasserstraßen erster Ordnung

| | | | |
|---|---|---|---|
| und Güter | I. | II. | III. Klasse |
| pro Tonne mit | 7 | 5,5 | 3,5 Pfennig, |

b. für Wasserstraßen zweiter Ordnung

| | | | |
|---|---|---|---|
| und Güter | I. | II. | III. Klasse |
| pro Tonne mit | 6 | 4,8 | 3 Pfennig |

zu bemessen.

B. Der 10 prozentige Zuschlag für Transporte, welche unmittelbar oder mittelbar **durch Dampf** bewegt werden, stützt sich vermuthlich darauf, daß die Dampfer in Folge des heftigeren Wellenschlages leichter Uferböschungen beschädigen können und eine raschere und größere Abnutzung der Anlagen verursachen. Es wird dies vielfach bestritten; andernfalls wäre es indeß zweckmäßiger, einen etwa erforderlichen Ausgleich in einer mäßigen Abgabenerhöhung für die Dampfer selbst zu suchen; denn die nicht begründete Mehrbelastung der Schleppkähne z. B. würde zweifellos zur Folge haben, daß das Schleppen innerhalb der Kanäle — auf Kosten der Transportdauer und der hieran interessirten Gewerbetreibenden — fast gänzlich ausgeschaltet und somit der Schiffahrtsbetrieb direkt zu einem argen Rückschritt gezwungen werden würde.

C. Bezüglich der **Flößereiabgaben** muß gleichfalls gegen jede Erhöhung Einspruch erhoben werden. Schon jetzt haben die Kosten der Weichsel-Oder-Flößerei, welche einen wesentlichen Bestandtheil für die Flößerei auf den märkischen Wasserstraßen liefert, in Folge der höheren Arbeitslöhne, der steigenden Lasten für die Arbeiterversicherung, der nicht mehr berechtigten Polizeivorschriften, betreffend die Zahl der Floßmannschaften u. s. w., und namentlich in Folge der erst kürzlich erfolgten Erhöhung der Verkehrsabgaben eine derartige Höhe erreicht, daß sie nicht mehr lohnend geworden ist.

Der Rückschlag dieser Betriebsänderungen hat sich bereits fühlbar gemacht. Großentheils werden in Folge besagter Umstände viele Holztransporte von dem binnenländischen Wasserwege abgedrängt, um über Königsberg, Danzig seewärts weiterbefördert zu werden, oder gelangen schon im Weichselgebiet zum Aufschnitt in den dortigen Sägewerken. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß jede, auch die geringste Transportvertheuerung der Flößerei, welche an die äußerste Grenze ihres Wettbewerbes mit dem Schiffs- und Bahnversand angelangt ist, zur weiteren wesentlichen Einschränkung dieses ohnedies mühevollen und riskanten Gewerbezweiges führen und auf weitgehende und lohnende Arbeitsgelegenheiten für tausende inländischer Arbeiter nachtheilig zurückwirken muß.

D. Schwer vereinbar mit dem Grundsatze des reinen Ladungstarifs erscheint auch die Gebühren-erhebung für **leere Fahrzeuge**, auf deren Gebührenfreiheit diesseits ganz besonderes Gewicht gelegt wird. Bei dem fast ständigen oder periodisch oft eintretenden Mangel an Kahnräumen im diesseitigen Bezirke ist es nothwendig, dahin zu wirken, daß die Zufuhr und Rückkehr leerer Fahrzeuge nach Möglichkeit verbilligt und gefördert wird. Naturgemäß wird der Schiffer sich nach Entlöschung zum Aufsuchen neuer Frachten zuerst dahin wenden, wohin er die geringsten Kosten hat. Wenn er daher bei der unvermeidlichen Benutzung der vielen Schleusen auf der Wasserstraße zwischen Elbe-Oder einerseits und Weichsel andererseits für die Leerfahrt schon mit Verkehrs-Abgaben, die in ihrem Gesammtbetrage relativ hoch werden, belastet wird, so bevorzugt er leichterklärlich die abgabenfreien Wasserstraßen. In Folge dessen wird jedenfalls die Zufuhr einer größeren Anzahl leerer Kähne hierher hintenan gehalten. Der Mangel ausgiebiger Verladegelegenheiten verursacht dann höhere Frachtsätze, welche die Vortheile der Wasserverladungen zum Schaden der betheiligten Gewerbeinteressen von Handel, Industrie und Landwirthschaft schmälern.

E. Dem Wesen der Schiffahrt entspricht es am besten, — insbesondere bei der Einrichtung eines reinen Ladungstarifs —, von einer Eintheilung der Ladungsgüter nach ihrem Werthe nach in verschiedene **Tarifklassen** überhaupt abzusehen. Der Hinweis auf das gleichartige Tarifirungssystem im Eisenbahnverkehr erscheint schon deshalb nicht zutreffend, weil in der Praxis dieses System vielfach durch Ausnahmetarife, d. h. durch Einstellung billigerer Frachten für bestimmte höherwerthige Waarengattungen als für minderwerthige Waaren bezw. für bestimmte Relationen im Massenversand durchbrochen ist, so daß ein großer Theil der Massengüter im Bahnversand zu Ausnahmetarifen oder Specialtarifen befördert wird. Letztere pflegen die Regel, die normalen Tarifsätze vielfach die Ausnahme zu bilden. Es sei nur auf den Rohstofftarif, den Ausnahmetarif für Zucker, Holz, Getreide, Spiritus, Düngemittel, Kohlen 2c. hingewiesen.

Um so weniger ist es daher gerade für die Schiffahrt angebracht, die für diese bestimmten Ladungsgüter verschiedenartig — angeblich ihrem Werthe nach — hinsichtlich der Gebührenbelastung zu behandeln.

Die Vorlage selbst durchbricht diesen Grundsatz, indem sie z. B. das höherwerthige Mehl niedriger als Getreide tarifirt und durch Auslassung von Malz, Futtermitteln diese geringwerthigen Waarengattungen in die höchste Gebührenklasse versetzt.

Lumpen sollen nach der Vorlage mit höheren Gebühren belegt werden, als Hanf, Flachs 2c.

Mineralöle sind z. B. in Klasse III doppelt eingereiht.

Diese wenigen Beispiele genügen, um die Unhaltbarkeit der vorgeschlagenen Güterklassifikationen zu erweisen.

Nicht minder schwerwiegend sind die vielen Güterklassen auch hinsichtlich der vom Schiffer aufzumachenden Deklarationen, sowie der mit einer erfahrungsmäßig oft übertriebenen Aengstlichkeit und Gewissenhaftigkeit der nachprüfenden und kontrollirenden Beamten.

Schon die Einführung von drei Güterklassen erhöht nicht unbedenklich die Schwierigkeiten und Zeitversäumnisse sowohl in der Abfertigung der Kähne am Versandorte als auch in den Hebestellen.

Insbesondere muß sich dies auf denjenigen Wasserstraßen fühlbar machen, auf welchen, wie bei den märkischen Wasserstraßen, viele solcher Hebestellen sind. Man vergegenwärtige sich nur das praktische Verfahren bei der Verladung und Abfertigung der Schiffe, sowie bei deren Kontrolle an den Hebestellen, um sich zu überzeugen, daß schon drei Tarifklassen mancherlei schwerwiegende Verzögerungen und Unannehmlichkeiten zu verursachen geeignet sind.

Aus diesen Befürchtungen und zwecks der anzustrebenden weitestgehenden Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs auch durch möglichst einfache Abfertigung und Kontrolle wird vorgeschlagen, daß in Klasse I aufzunehmen sind:

a) Stückgüter aller Art, d. h. auch diejenigen Güter der unter Klasse II und III benannten Waarengattungen, welche in geringeren Gewichtsmengen als 10 Tonnen (10 000 kg) von einem Versender an einen Empfänger befördert werden.

   Im Allgemeinen sind die Stückgutfrachten selbst bei minderwerthigen Artikeln etwas höher als die Frachten für Massenversendungen bezw. für ganze oder halbe Kahnladungen. Die vereinfachte Abfertigung und Kontrolle aller solcher Stückgüter durch Einreihung in eine Waarenklasse erscheint daher so werthvoll, daß demgegenüber die höheren Abgaben zugestanden werden können;

b) alle in Klasse II und III nicht genannten Artikel, sofern sie nicht nach dem nachgewiesenen Verwendungszweck oder nachweislich mit anders benannten Waaren der Klassen II und III identisch sind.

   Das beigefügte alphabetische Verzeichniß specialisirt die Waarengattungen, welche nach diesseitigem Ermessen in die Tarifklassen II bezw. III einzureihen sind.

F. Hinsichtlich der Uferbenutzung zum Ein- und Ausladen der Schiffe muß auch hier die Abgabenbemessung nach der Tragfähigkeit der Schiffe zur ungerechten Belastung des Verkehrs führen. Ein Schiff wird leichtmöglich auch an einem Tage geringe Gütermengen an verschiedenen Stellen laden oder löschen müssen, so daß die Erhebung der Ufergebühren für die volle Tragfähigkeit des Schiffes verlustbringend für den Schiffer werden kann. Auch hier muß das Ladungsgewicht der Abgabenbemessung zu Grunde gelegt werden. Für das ein- oder auszuladende Gewicht bis einschließlich 10 Tonnen würde ein Einheitssatz mit 50 Pf. und bei größeren Ladungsmengen für je 5 Tonnen oder einen Theil derselben ein Gebührensatz von 20 Pf. pro Tag mehr als angemessen zu erachten sein."

Direkter noch, als von dem erhöhten Tarif auf den märkischen Wasserstraßen, werden die Interessenten unseres Bezirkes betroffen von einem für die **Wasserstraßen des Bromberger Bezirkes** erlassenen Tarif. Unter dem 27. Februar 1901 übergab der Herr Regierungs-Präsident zwei Entwürfe, einen für die **Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe** und einen für die **kanalisirte obere Netze** vom Goplosee bis zur Einmündung in den Bromberger Kanal.

Beide Entwürfe sind auf derselben Grundlage aufgebaut wie die für die märkischen Wasserstraßen geplanten, indem der erste Entwurf ein reiner Ladungs-Tarif und der zweite ein gemischter Ladungs- und Tragfähigkeits-Tarif ist. Beide Entwürfe bergen eine erhebliche Erhöhung der Abgaben für die Binnenschiffahrt und den Handelsverkehr in sich. Nach den wiederholten Versicherungen, welche die Königliche Staatsregierung gegeben hatte, bei Gelegenheit der Kanalvorlage alles daran zu setzen, um den Binnen-Schiffahrtsverkehr zu fördern und zu heben, wäre man zu der Hoffnung berechtigt, daß, wenn die Königliche Staatsregierung dem Drängen der Interessenten auf Erlaß eines neuen Tarifes nachgeben würde, dieser Tarif eine Erleichterung und Verbilligung des Wasserverkehrs bringen würde. Diese Hoffnung ist in der bittersten Weise getäuscht worden. Angesichts der vitalen Interessen, welche weite Kreise des diesseitigen Bezirkes an einem weiteren Ausbau der Wasserstraßen im Osten und an einer durch Verbilligung des Verkehrs herbeizuführenden Erleichterung haben, glaubte die Handelskammer nichts unterlassen zu sollen, um der Königlichen Staatsregierung an der Hand ausführlichen Materials die Wirkungen des alten und die voraussichtlichen des neuen Tarifes vorzustellen.

In einer vom 22. Mai 1901 datirten Eingabe an den Herrn Regierungs-Präsidenten hat die Handelskammer demgemäß Folgendes ausgeführt:

**„I. Abgaben nach Ladungsgewicht.**

Im diesseitigen Gutachten vom 27. Dezember 1899 (Seite 29 des Jahresberichts für 1899) über die Einführung einer einheitlichen Aichordnung ist bereits die Erhebung von Verkehrsabgaben lediglich nach dem wirklichen Ladungsgewicht befürwortet worden. Demnach kann der Entwurf II eines Abgabentarifs, welcher die **Abgabenerhebung nach dem Ladungsgewicht** und der Tragfähigkeit des Schiffes verbindet, hier nicht weiter in Betracht kommen. Von dem Entwurfe I jedoch kann nur dem Grundsatze hinsichtlich der Abgabenerhebung nach dem wirklichen Ladungsgewicht zugestimmt werden, während die übrigen Bestimmungen größtentheils nicht annehmbar sind.

**II. Gründe gegen die Abgabenerhöhung im Allgemeinen.**

Insbesondere ist gegen die mit der wünschenswerthen Systemänderung verbundene Abgabenerhöhung, welche erneut und mit Recht eine weitere Schädigung des Wasserverkehrs und der gesammten Gewerbethätigkeit im diesseitigen Bezirke befürchten läßt, Einspruch zu erheben.

„Die beabsichtigte Einnahmeerhöhung", heißt es in „den Erläuterungen zu den Abgabentarifen, „ist wirth„schaftlich zulässig und vom Standpunkte der auf den „Ausbau des Wasserstraßennetzes gerichteten Be„strebungen erwünscht; denn die Verbesserung der „finanziellen Erträge von den bestehenden Binnen„schiffahrtswegen ist geeignet, diese Bestrebungen zu „erleichtern und die ihnen entgegentretenden Bedenken „abzuschwächen."

Die Handelskammer sieht sich veranlaßt, diese Begründung und Ausführung für bedauerlich und auch nicht für ganz

zutreffend zu halten. Jede etwaige Einnahmeerhöhung durch eine Erhöhung von Verkehrsabgaben ist in Wirklichkeit nichts Anderes als eine Mehrbelastung der Transportkosten der betreffenden Waaren, was doch nicht gut als „*wirthschaftlich zulässig*" bezeichnet werden kann. Vielmehr wird wohl unbestreitbar nach wirthschaftlichen Grundsätzen und insbesondere den Zwecken des Wassertransports entsprechend dahin gestrebt und gestrebt werden müssen, die Transportkosten nach Möglichkeit zu verbilligen, um den nothwendigen Güteraustausch zu erleichtern und zu vergrößern. Denn gerade durch die Verbilligung der Beförderung erhöht sich der Verkehr, und die dadurch bewirkte Vermehrung des Gütertransports gilt erfahrungsgemäß als das beste, richtigste und zweckmäßigste Mittel, auch die Verkehrsabgaben und die daraus sich ergebenden Einnahmen zu erhöhen.

Wirthschaftlich ist somit nur eine zudem nach besonderer Sachlage wohlbegründete *Ermäßigung der Verkehrsabgaben* zulässig, wodurch sich auch, wie gesagt, die Einnahmen aus derselben steigern.

So sicher gerade durch Verbilligung des Verkehrs die Verbesserung der finanziellen Erträge von den bestehenden Schiffahrtswegen zu erwarten ist, so wenig erscheint dieses Moment allein dafür ausschlaggebend, den Ausbau des Wasserstraßennetzes zu bewirken oder die angegebenen Bedenken von dessen Gegnern abzuschwächen oder gar zu beseitigen.

Denn maßgebend kann doch nur die begründete Ueberzeugung sein, ob für den Ausbau des Wasserstraßennetzes ein wirthschaftliches und Verkehrsbedürfniß vorliegt oder nicht. Ist aber dieses Bedürfniß anerkannt, so wird zweifelsohne die Königliche Staatsregierung pflichtgemäß dasselbe zu erfüllen suchen und hierbei die angemessene Unterstützung der betheiligten Kreise finden.

Aber einen ursächlichen Zusammenhang dieser Frage mit der durch die Tarifänderung beabsichtigten Abgabenerhöhung auf den Wasserstraßen des Regierungsbezirks Bromberg vermag die Handelskammer um so weniger zu erkennen, als nicht nur Art. 54 der Reichsverfassung die Höhe dieser Abgaben begrenzt, sondern nach diesseitigen Berechnungen diese Grenzen schon durch die jetzigen Abgabenerträge auf der unteren Brahe und dem Bromberger Kanal überschritten werden.

### III. Wasserstrecke Weichsel-Warthe.

Nach dem Etat der Preußischen Bauverwaltung für 1901 sind allein die *Schleusengelder* auf der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe mit 516 000 Mark normirt, während die Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Wasserstraße in dem Ministerialbescheide vom 22. Juni 1899 mit 283 000 Mark angegeben werden.

Sachlich und rechtlich muß daher eine Tarifreform dahin gehen, — anstatt einer weiteren Abgabenerhöhung — vielmehr die durch den Tarif vom 10. April 1899 erhöhten Verkehrsabgaben auf besagter Wasserstraße nach dem berechtigten Wunsche der Verkehrsinteressenten ganz erheblich herabzusetzen.

Eine weitere Begründung hierfür ergiebt sich aus dem Verhältniß der Schleusengeldererträge für 1901 zu den für den Ausbau aufgewendeten Mitteln in den Jahren 1890 bis 1899 (Nachweisung für die XII. Kommission des Abgeordnetenhauses). Der Gesammtertrag der Schleusengelder für 1901 ist mit . . . . . . . . . . 3 320 000 Mk.
angegeben, davon entfällt z. B. auf

| | | |
|---|---|---|
| 1. Märkische Wasserstraßen (Höchstbetrag) . . . . | 1 727 000 „ | = ca. 52 % |
| 2. **Wasserstraße Weichsel-Warthe** (*Zweithöchster Betrag*) | 516 000 „ | = „ 16 „ |
| 3. Ihle-Plaue-Kanal . . . | 161 000 „ | = „ 5 „ |
| 4. Dortmund-Ems-Kanal . . | 66 000 „ | = „ 2 „ |

Für den Ausbau der **Kanäle** sind dagegen von 1890 bis 1899 laut obiger Nachweisung aufgewendet: 87 806 600 Mark, davon auf

| | | |
|---|---|---|
| 1. Märkische Kanäle . . | 8 061 000 Mk. | = ca. 10 % |
| 2. **Bromberger Kanal nur** . . . . . . . | 62 400 „ | = „ 0,07 „ |
| 3. Ihle-Plaue-Kanal . . | 1 505 200 „ | = „ 1,8 „ |
| 4. Dortmund-Ems-Kanal . | 70 705 000 „ | = „ 70 „ |

Diese Gegenüberstellung der amtlichen Ziffernangaben kennzeichnet zutreffend einerseits die bisher verhältnißmäßig geringe Fürsorge für die Verbesserung der Wasserstraßen im diesseitigen Bezirke und andererseits wiederum die übermäßige Abgabenbelastung des Verkehrs auf denselben.

Es kann somit unter den obwaltenden Umständen durch die Tarifreform schwerlich eine weitere Abgabenerhöhung gerechtfertigt erscheinen.

### IV. Belastung der Kleinschiffahrt.

In welch' erheblichem Maße schon die jetzigen Abgaben die Frachten und das Erträgniß des Schiffahrtsgewerbes beeinflussen, zeigen einige typische Beispiele, die von glaubwürdiger Seite nach den Büchern der Schiffseigner mitgetheilt werden.

I. Ein mit 165 Tonnen Tragfähigkeit vermessener Kahn erzielte in 12 Reisen (einschl. Leerfahrten) eine Bruttofracht von . . 6 320 Mark
Nach Abzug von Löhnen, Provisionen, Leichterkosten, Versicherung und Abschreibungen mit ca. . . . . . . . . 3 900 „
verblieben an Frachten 2 420 Mark
und abzüglich *Schleusengelder* mit 730 „
ohne Kapitalsverzinsung . . . . . . . 1 690 Mark

Es betrugen hier also die Verkehrsabgaben $11^1/_2$ % der Bruttofracht, bezw. 45 % des Ertrages.

II. Der Schiffer A. L., dessen Kahn mit 150 Tonnen Tragfähigkeit vermessen ist und etwa 7000 Mark mit Inventar kostet, machte 1899 auch mit Leerfahrten 12 Reisen, die eine Bruttofracht von . 4 087 Mark ergaben.

Nach speciellem Ausweis gingen ab:

| | | |
|---|---|---|
| Abschreibungen . . . . | 480 | Mark |
| Instandhaltung des Inventars . . . . . | 120 | „ |
| Brennmaterialien . . . | 50 | „ |
| Manco . . . . . . . | 56 | „ |
| Löhne . . . . . . . | 1211 | „ |
| Leichter- u. Schleppkosten | 440 | „ |
| Maklergebühren, Versicherungsgelder . . | 71 | „ |
| und *Schleusengelder* | 471,60 | „ = 2 909,60 „ |

so daß ohne Kapitalsverzinsung verblieben . . . . . . . . . . = 1 177,40 Mark zum Unterhalt einer Familie mit zwei schulpflichtigen Kindern. Auch hier betragen die Verkehrsabgaben ca. 12 % der Bruttofrachten und ca. 40 % des Ertrages.

Bei näherer Ansicht der Schiffsverkehrsstatistik auf den Wasserstraßen des Bromberger Regierungsbezirks für 1900, die erhebliche Abweichungen der einschlägigen Ziffernresultate gegen die Vorjahre nicht aufweist, findet man folgende, hier besonders zu beachtende Ergebnisse.

### V. Frachtgüter und Frachtberechnung Weichsel—Warthe.

Die **Hafenschleuse Brahemünde** passirten 1900
*aufwärts*: 82 974 Tonnen Schiffsgüter, davon
32 282 Tonnen *Holz* oder ca. . . . . . . 40 %
17 565 „ *Eisen* und *Kohlen* oder ca. 20 %
*abwärts*: 108 535 Tonnen, davon
70 333 Tonnen *Zucker* oder ca. . . . . . 65 %

Den **Bromberger Kanal** passirten 1900
*abwärts*: (Richtung nach der Weichsel)
89 166 Tonnen, davon 48 706 Tonnen *Zucker* = 53 %
*aufwärts*: (Richtung nach Berlin)
107 612 Tonnen, davon
71 444 Tonnen *Holz* = 66 %
9 791 „ *Getreide* = 9 %
8 714 „ *Mehl* = 8 %
4 234 „ *Zucker* = 4 %,

während alle anderen Waarengattungen nur 13 % des Schiffsgüterverkehrs abwärts ausgemacht haben.

Auf der **unteren Netze** kommt hauptsächlich der Thalverkehr in Betracht (Versand nach dem Westen) und betrug derselbe nach den Aufzeichnungen an der XII. Schleuse in 1900 128 903 Tonnen, davon

72 399 Tonnen Holz oder ca. 56 %
32 670 „ Getreide „ „ 26 %
11 780 „ Mehl „ „ 9 %
7 034 „ Zucker „ „ 5 %

während alle anderen Waarengattungen insgesammt nur 4 % betragen haben.

Es ergiebt sich somit aus den vorstehenden statistischen Angaben, daß den größten Theil der hier in Betracht kommenden Frachtgüter Schnitthölzer, alsdann Zucker, Getreide, Mehl und schließlich Eisen und Kohlen ausmachen.

Diese Frachtartikel gehören zufällig je einer der vorgeschlagenen fünf Güterklassen an, und es zeigen bei 120 Tonnen durchschnittlicher Ladung Berechnungen der früheren, jetzigen und vorgeschlagenen Tarifsätze die Unhaltbarkeit derselben, weil sie eine unberechtigte erhebliche Frachtvertheuerung herbeiführen.

1. **Holz und Zucker** (ad **Tarifklasse I**) soll bezahlen:

a) Unterbrahe bis II. Schleuse
120 Tonnen à 6,3 Pf. . . . . . 7,56 Mark

b) II. Schleuse bis XII. Schleuse (Kanal)
120 Tonnen à 2,6 Pf. × 10 Schleusen 31,20 „

c) XII. Schleuse bis I. Stau (Netze)
120 Tonnen à 12,7 Pf. . . . . . 15,24 „

d) I. Stau bis IV. Stau (untere Netze)
120 Tonnen à 12,6 Pf. . . . . . 15,12 „

künftig Verkehrsabgaben 69,12 Mark.

Verkehrsabgaben für eine Ladung Holz oder Zucker

| | bis 1899 | lt. Tarif vom 10./4. 1899 | nach Vorschlag künftig |
|---|---|---|---|
| Strecke a. | 10,20 Mark | 6,— Mark | 7,56 Mark |
| „ b. | 25,20 „ | 28,10 „ | 31,20 „ |
| „ c. | — | 12,— „ | 15,24 „ |
| „ d. | — | 12,— „ | 15,12 „ |
| | 35,40 Mark | 58,10 Mark | w. o. 69,12 Mark |

Nachdem also erst 1899 die Abgaben für die besagte Wasserstraße (Weichsel-Oder) um fast 52 % erhöht sind, soll nunmehr eine weitere Erhöhung der schon gestiegenen Abgaben um 20 % bezw. um fast 100 % gegen die Sätze vor 1899 eintreten.

Für jede Reise beträgt diese neue Erhöhung 11,02 Mark oder für 12 Reisen rund 132 Mark = ca. 3,5 % der Bruttofrachten, oder über 11 % des Schiffahrtsertrages.

Es dürfte schwerlich eine analoge Belastung anderer Gewerbebetriebe zu ermitteln sein, und sie ist hier um so weniger berechtigt, als sie fast ausschließlich mühsame und wenig lohnende Kleingewerbe betrifft.

2. Bei **Getreide**, welches zur II. Tarifklasse gehören soll, betragen nach Vorschlag die Verkehrsabgaben:

Strecke a.
Untere Brahe bis II. Schleuse:
120 Tonnen à 5,3 Pf. . . . . . . = 6,36 Mark

Strecke b.
II. Schleuse bis XII. Schleuse:
120 Tonnen à 2,4 Pf. × 10 . . . = 28,80 „

Strecke c.
XII. Schleuse bis I. Stau:
120 Tonnen à 10,7 Pf. . . . . = 12,84 „

Strecke d.
II. bis IV. Stau:
120 Tonnen à 10,6 Pf. . . . . = 12,72 „

zusammen 60,72 Mark.

Es zahlte eine Kahnladung Getreide an Gebühren:

| bis 1899 | seit 1899 (jetzt) | soll künftig zahlen |
|---|---|---|
| w. o. 35,40 Mk. | 58,10 Mk. | 60,72 Mk. |

oder 2,62 Mark für jede Reise mehr als jetzt.

3. Bei **Mehl** hingegen (Tarifklasse III) ergiebt die Berechnung eine Minderbelastung gegenüber der Mehrbelastung bei dem minderwerthigen Rohprodukte (Getreide). Mehl soll zahlen:

Strecke a.
120 To. × 4,3 Pf. = 5,16 Mk., jetzt 6,— Mk.
Strecke b.
120 To. × 2,2 Pf. × 10 = 26,40 „ „ 28,10 „
Strecke c.
120 To. × 8,7 Pf. = 10,44 „ „ 12,— „
Strecke d.
120 To. × 8,6 Pf. = 10,32 „ „ 12,— „

künftig 52,32 Mk., jetzt 58,10 Mk.

also 5,68 Mark pro Reise weniger.

4. Bei **Roheisen** (Klasse IV) zeigt sich wiederum eine ganz abnorme Abgabensteigerung:

Strecke a.
120 To. à 3,3 Pf. = 3,96 Mk., jetzt 3,— Mk.
Strecke b.
120 To. à 2 Pf. × 10 = 24,— „ „ 14,10 „
Strecke c.
120 To. à 6,7 Pf. = 8,04 „ „ 6,— „
Strecke d.
120 To. à 6,6 Pf. = 7,92 „ „ 6,— „

künftig 43,92 Mk., jetzt 29,10 Mk.

oder 14,82 Mark mehr pro Reise, das ist eine Abgabenerhöhung um nicht weniger als ca. 34 Prozent.

Selbst bei den ganz geringwerthigen und größtentheils die Landwirthschaft interessirenden Waarengattungen, z. B.:

5. **Düngemittel** der V. Tarifklasse tritt eine ganz erhebliche Abgabenerhöhung ein.

Es soll kosten:

Strecke a. 120 To.
à 2,3 Pf. = 2,76 M., jetzt 3,— M.,
Strecke b. 120 To.
à 1,8 Pf. × 10 = 21,60 „ „ 14,10 „
Strecke c. 120 To.
à 4,7 Pf. = 5,64 „ „ 6,— „
Strecke d. 120 To.
à 4,6 Pf. = 5,52 „ „ 6,— „

künftig 35,52 M., jetzt 29,10 M.,

also 6,42 Mark pro Reise mehr als jetzt.

### VI. Schiffsgüterverkehr auf oberer Netze.

Für den **Schiffsgüterverkehr auf der oberen Netze** dürften die Aufzeichnungen an der Fuchsschwanzschleuse einen maßgebenden Anhalt bieten. Hiernach passirten 1900:

a. aufwärts (nach dem Goplosee) 16 026 To., wovon ca. 12 % Roheisen,

b. thalwärts (von dem Goplosee) 79 531 To., davon

37 384 To. Zucker = ca. 48 %
26 752 „ Getreide = „ 34 %
4 690 „ Mehl = „ 5 %

Nach dem noch giltigen Tarif vom 29. Mai 1872 betragen die Verkehrsabgaben für je 30 Ctr. Tragfähigkeit 2 Pf. bezw. für minderwerthige Güter 1 Pf. Da hier nur sog. Finowkanalkähne mit 150 Tonnen Tragfähigkeit verkehren, so ergiebt sich eine Verkehrsabgabe pro Kahn mit 2 Mark bezw. 1 Mark pro Schleuse oder für 120 Tonnen Ladung. Mithin kostet jetzt die Tonne Ladung 1,67 Pf. bezw. 0,84 Pf. Nach dem Vorschlage werden unter Zugrundelegung der fünf Güterklassen diese Sätze erhöht für

Kl. I auf 2,1 Pf., mithin mehr 0,43 Pf.,
„ II „ 1,9 „ „ „ 0,23 „
„ III „ 1,6 „ — — —
„ IV „ 1,4 „ mithin mehr 0,56 „
„ V „ 1,1 „ „ „ 0,26 „

pro Tonne und Schleuse.

Beim Passiren der acht Schleusen würde also ein Kahn Zucker (I. Klasse) 120 To. × 0,43 Pf. × 8 = 4,15 Mark mehr und ein Kahn Getreide (II. Klasse) 120 Tonnen × 0,23 Pf. × 8 = 2,25 Mark mehr an Abgaben **nur auf der oberen Netze** zu zahlen haben.

Es kann hier nicht unerwähnt bleiben, daß namentlich für die Zuckertransporte die Erhöhung der Schiffahrtsabgaben besondere Beachtung verdient, weil durch die Detarifirung des Zuckers im Bahnverkehr nach Specialtarif III der Zuckertransport, wie eine Eingabe ostdeutscher Binnenschiffahrtsinteressenten an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten darlegt, auf den hier in Betracht kommenden Wasserstraßen des diesseitigen Bezirks vom Schiffsverkehr fast gänzlich ausgeschaltet werden dürfte.

### VII. Flößereiabgaben.

Die Abgaben für **Floßholz** sind allerdings gegen diejenigen, welche durch den Tarif vom 10. April 1899 schon erheblich gestiegen sind, unverändert geblieben. Bei der beabsichtigten Aenderung dieses Tarifs glaubt aber die Handelskammer erneut für eine Ermäßigung der Flößereiabgaben vorstellig werden zu müssen. Aus den zunehmenden Ablenkungen der Floßhölzer von hier bestärkt sich nach den diesseitigen Informationen immer mehr die Ueberzeugung, daß auch die Höhe der Abgaben mit zur Schwächung dieses Verkehrs nach hier beiträgt und mittelbar eine Benachtheiligung der bedeutendsten Gewerbeunternehmungen im diesseitigen Bezirk mit verursacht.

In der diesseitigen Eingabe vom 24. Juli 1899, auf welche (Seite 25 ff. des diesseitigen Jahresberichts für 1899) ergebenst Bezug genommen wird, dürfte der überzeugende Nachweis erbracht sein, daß die Erhöhung der Flößereiabgaben nach dem Tarif vom 10. April 1899 sachlich wie rechtlich nicht gerechtfertigt erscheine. An dieser Auffassung glauben die Interessenten festhalten zu sollen, wennschon der Ministerialbescheid vom 28. Oktober 1899 erklärt, daß besagte Eingabe keine Veranlassung zur Abänderung des ablehnenden Ministerialbescheides vom 22. Juni 1899 (Seite 24 des Jahresberichts für 1899) giebt. Und die Handelskammer kann der Auffassung der Interessenten nur beipflichten und demgemäß die beabsichtigte Aenderung des Abgabentarifs zum begründeten Anlaß für die Erneuerung des bereits unterm 24. Juli 1899 gestellten Bittgesuchs nehmen dahingehend, die Flößereiabgaben für die Strecke Brahemünde—II. Schleuse des Bromberger Kanals

für je 10 qm Rundholz auf 20 Pf.,
vierkantig beschlagene Hölzer und Balken auf 25 „

herabzusetzen.

### VIII. Zuschlag beim Dampferbetrieb.

Dem Vorschlage, für die mittelbar oder unmittelbar durch Dampf bewegten Schiffe und Flöße eine 10 prozentige Erhöhung der Abgaben eintreten zu lassen, muß widersprochen werden. Es wird vielfach bestritten, daß der Dampferbetrieb gerade eine stärkere Abnutzung der Kanalanlagen verursacht; aber selbst wenn dies zutreffen sollte, so würde hierfür ein Ausgleich gerechterweise nur darin gefunden werden können, wenn die Dampfer selbst beim Passiren der Schleusen mit einer mäßigen Abgabenerhöhung belastet würden. Unbillig ist es, diese Erhöhung auf diejenigen Transporte abzuwälzen, welche nicht unmittelbar mit Dampf befördert werden.

Es würde z. B. nach dem Entwurfe für die Strecke Brahemünde—Unterbrahe, auf welcher die Flöße geschleppt werden, durch einen 10 prozentigen Zuschlag zu den Flößereiabgaben statt deren berechtigter Ermäßigung eine weitere erhebliche Vertheuerung des Flößereiverkehrs und damit eine noch weitere Schädigung der betheiligten Gewerbe eintreten.

Jede Schleusung

a) Rundholz (960 qm à 0,40 Pf.), das jetzt M. 38,40 kostet, würde M. 42,27, also M. 3,85
b) Kantholz, das jetzt M. 43,20 kostet, würde M. 47,25, also M. 4,35

mehr kosten. Dagegen wird seitens der Interessenten mit vollem Rechte und mit aller Entschiedenheit Einspruch erhoben.

### IX. Schleusungen außer Reihenfolge.

Berechtigten Anlaß zu erheblichen Bedenken giebt auch die unter VI des Entwurfs I vorgeschlagene Bestimmung, wonach Vorschleusungen und Schleusungen außerhalb der Betriebszeit mit einer besonderen Abgabe von 2 Mark für jede Schleuse zu belasten sind.

Es ist wohl denkbar, daß in Einzelfällen ausnahmsweise für den Schiffs- oder Floßführer ein erhebliches Interesse vorliegen kann, außerhalb der Reihenfolge oder der Betriebsstunden vorzuschleusen und daß ihm hierfür eine Mehrausgabe von je 2 Mark pro Schleuse nicht einmal hoch erscheint.

Ein solches Vorschleuserecht allgemein und unbedingt auf den Wasserstraßen des diesseitigen Bezirks festzulegen, ist bei der Eigenart der hier in Betracht kommenden Betriebs- und Verkehrsverhältnisse von unabsehbarer Tragweite. Nach den langjährigen praktischen Erfahrungen, insbesondere hinsichtlich der Flößerei, läßt ein derartiges allgemeines Vorschleuserecht mit Recht befürchten, daß bei drohender Gefahr von Hochwasser, Frost, Eisgang u. s. w. der Rechtsgebrauch auch ein allgemeiner werden und zu einer derartigen Unordnung von Neuem führen würde, wie sie früher bestand und mühsam erst nach langjährigen Bestrebungen erfreulicherweise beseitigt ist. In einem erheblichen Theil der Betriebsperiode würde dies zweifellos gedachte Ausnahmerecht allgemein verwerthet werden, und somit günstigstenfalls weiter nichts als eine weitere Vertheuerung jeder Schleusung um 2 Mark zur Folge haben.

Erwägt man, daß durchschnittlich im Jahre über drei Millionen qm Floßholz in Brahemünde und über zwei Millionen qm in den Bromberger Kanal einzuschleusen, und zwar unter den obwaltenden Verhältnissen nicht gleichmäßig auf die ganze Betriebsperiode zu vertheilen sind, so ergiebt sich hieraus sowie mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit des Bromberger Kanals, daß die Bewältigung eines derartigen Verkehrs ohne ununterbrochenen Tag- und Nachtbetrieb nicht denkbar ist.

In Folge dieser Zwangslage muß denn auch für den größten Theil der Betriebsperiode der allgemeine Nachtbetrieb eingeführt und aufrechterhalten werden.

Es liegt die leicht erklärliche Besorgniß vor, daß diese Vorschrift zur Erschwerung und Verzögerung der Einführung des allgemeinen Nachtbetriebes um so leichter Anreiz geben kann, als dann die Erfüllung dieses allgemeinen Verkehrsbedürfnisses die Interessenten mit Geldaufwendungen (2 Mark pro Schleusung) zu beanspruchen berechtigt wären.

Im allgemeinen Verkehrsinteresse wird daher die besagte Vorschrift, die leicht gefährlichen Bestrebungen für Sonderinteressen Vorschub zu leisten geeignet ist, als nicht annehmbar erklärt.

### X. Uferbenutzung zu Ladezwecken.

Die Abgabenerhebung für die Uferbenutzung zum Ein- und Ausladen der Schiffe wird gleichfalls als unzulässig gehalten. Durch das Ein- und Ausladen auf freier Strecke erfolgt keine nennenswerthe Inanspruchnahme der fiskalischen Wasserstraße, d. h. der Fahrstraße, und es wird auch bestritten, daß dadurch in der Regel eine nennenswerthe Beeinträchtigung des Flußbettes oder Abnutzung der Böschungen eintritt, zumal solche vielfach überhaupt nicht bestehen.

Die freie Uferbenutzung gilt als ein unerläßlicher Bestandtheil der Schiffahrt, der es ermöglicht werden muß, überall kostenlos laden und löschen zu können. Denn wo Ufergelder erhoben werden, da pflegen eben besondere Einrichtungen und Anlagen zwecks Erleichterung und Beschleunigung des Be- und Entladens getroffen zu sein, während an den freien Uferstrecken jede Gegenleistung für die etwaige Erhebung von Ufergeldern fehlt.

### XI. Tarifklassen.

Nächst den Tarifsätzen — und vielfach mehr als dieselben — wird die Gütereintheilung in fünf Tarifklassen am lebhaftesten bekämpft. Wenn man (vergleiche oben angeführte Statistik) die Frachtgüter nach ihren Waarengattungen auf den Wasserstraßen des Regierungsbezirks Bromberg näher in Betracht zieht, so bilden den Hauptbestandtheil dieser



Frachtgüter Holz, Zucker, Getreide und Mehl mit durchschnittlich etwa 85 % der Gütermengen, während alle übrigen Frachtartikel nur etwa 15 % der Gütermengen ausmachen. Ihrem Werthe nach besteht jedoch bei den genannten hauptsächlichsten Frachtartikeln kein so erheblicher Unterschied, daß derselbe auch zu einer verschiedenartigen Gebührenbelastung berechtigen würde. Um so weniger ist dies zu empfehlen, als die Abgabenunterschiede außer allem Verhältniß zu den dadurch bedingten Schreibereien, Schwierigkeiten in der Abfertigung und Kontrolle u. s. w. stehen. Und hinsichtlich der geringen Mengen der anderen Frachtartikel liegt doch sicherlich kein Anlaß zu derartigen Verkehrs- und Betriebserschwerungen vor.

Die Interessenten haben wiederholt und einstimmig einen Gebührensatz für alle Waarengattungen für das Zweckmäßigste gehalten. Nur mit Rücksicht darauf, daß durch den einen Tarifsatz möglicherweise ganz minderwerthige Artikel namentlich in der Massenbeförderung übergebührlich belastet werden könnten, haben sie sich zu dem Zugeständniß von zwei Tarifklassen für die Beförderung von Gütern in größeren Mengen veranlaßt gefühlt. Wenn gleichwohl noch eine dritte Tarifklasse, für Stückgüter und solche Güter, die nicht besonders verzeichnet sind, empfohlen wird, so geschieht dies, um eine möglichst gleichmäßige Güterklassifikation für den Schiffsverkehr des diesseitigen Bezirks mit derjenigen für die märkischen Wasserstraßen herbeizuführen. Aus diesen Zweckmäßigkeitsgründen wird auch das beigefügte Güterklassenverzeichniß für die Wasserstraßen des diesseitigen Bezirks empfohlen, welches mit dem Berichte hinsichtlich der Verkehrsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen diesseits vorgeschlagen ist, und auf welchen auch hier noch zur Begründung dieses Berichts besonders Bezug genommen werden muß.

In höherem Maße noch als anderswo würden sich die Schwierigkeiten, Verzögerungen, Umständlichkeiten und Belästigungen des Schiffsverkehrs auf den Bromberger Wasserstraßen häufen, weil auf diesen

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. Unterbrahe | 3 Schleusen | auf 12 | km Strecke, |
| b. Bromberger Kanal | 8 „ | „ 26,6 | „ „ |
| c. untere Netze | 6 einschl. 4 Staue | „ 185 | „ „ |
| d. obere Netze | 8 Schleusen | „ 65,5 | „ „ |
| insgesammt also nicht weniger als | 25 Schleusen | auf 289 | km Strecken |

zu passiren sind.

Hieraus ist überzeugend ersichtlich, daß das allgemeine Verkehrsinteresse die größtmögliche Einfachheit in der Abfertigung und Kontrolle bedingt und daß die Einführung von mehr als drei Güterklassen unzuläßig erscheint.

Daß zudem die Gütervertheilung nach der dem Tarifentwurfe beigefügten Uebersicht auch inhaltlich nicht annehmbar ist, beweisen unter Anderem folgende Einzelheiten.

Es ist schon erwähnt, daß das höherwerthige Mehl in Tarifklasse III, das Getreide dagegen in Tarifklasse II eingereiht ist.

Die Belastung der Schnitthölzer, deren Trennung in harte und weiche, wie dies in einem Berichte, betreffend das Zolltarifschema, dargethan ist, schwer durchführbar wird, durch Einreihung in die I. Tarifklasse, ist eine übermäßig hohe. Sie muß sicherlich zur Schädigung der ostdeutschen Holzindustrie führen, die bekanntlich am meisten der billigen Transportkosten zur Sicherung ihres Absatzes nach dem Westen bedarf.

In Tarifklasse I ist auch „Zucker“ gesetzt, trotzdem im Bahnverkehr die Detarifirung dieses Artikels vielfach den Wettbewerb der Schiffahrt nahezu ausschließt.

„Granitplatten“ sind in die IV. Klasse, „Fliesen“ dagegen in die V. Klasse eingesetzt, ohne daß den Interessenten ein Grund für diese unterschiedliche Behandlung ersichtlich erschien.

Die diesseits vorgeschlagene Eintheilung in drei Güterklassen entspricht allen betheiligten Interessen in vollem und weitestgehendem Umfange.

Und wenn auch ein Verzeichniß der ausschließlich auf den Wasserstraßen des Bromberger Bezirks transportirten Waarengattungen dem Verkehrsbedürfnisse ausreichend entsprochen hätte, so wird gleichwohl ein darüber hinausgehendes Namensverzeichniß, mit Benennung fast aller etwa in Betracht kommenden Güter aus praktischen Gründen empfohlen. Einerseits wird dadurch den Verkehrsinteressenten die leichteste Orientirung auch für die Wasserstraßen außerhalb des diesseitigen Bezirks geboten und andererseits werden die Abfertigungen und Kontrollen an den Hebestellen beschleunigt und vereinfacht, sowie etwaige Meinungsverschiedenheiten zwischen den Ausführungsbehörden und Schiffern von vornherein nahezu vermieden.

**XII. Tarifsätze.**

Auf Grund dieses Verzeichnisses wird nach eingehender Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse in Uebereinstimmung mit den Interessenten die Einführung der Tarifsätze einheitlich für die Wasserstraßen des Bromberger Bezirks empfohlen. Hinausgehend über die bereits im diesseitigen Berichte vom 27. Dezember 1899 gemachten Vorschläge, sollen nunmehr diese Abgabensätze normirt werden für

| | | |
|---|---|---|
| Güterklasse I mit 2 Pfennig | | pro Tonne und Schleuse, |
| „ II „ 1,5 „ | | |
| „ III „ 1 „ | | |

und sie sind derart bemessen, daß sie auch vom fiskalischen Standpunkte aus unbedenklich sind und die gesetzlich zulässigen Abgabeneinnahmen ausreichend sichern.“

Bei dem regen Interesse, das die Staatsregierung für den Ausbau und den Verkehr auf den Wasserstraßen in erfreulicher Weise bekundet hat, darf man sich der sicheren Hoffnung hingeben, daß sie sich den in der Eingabe auseinandergesetzten Gründen nicht verschließen und einen Tarif zurückziehen werde, der geeignet ist, den für die Erwerbsthätigkeit im diesseitigen Bezirk so nothwendigen Schiffahrts- und Flößerei-Verkehr völlig zu unterbinden.

Wiederholt ist darauf hinzuweisen, daß die in diesem Erwerbsleben stehenden Kreise zum größten Theil in ihrer Existenz von einer befriedigenden Regelung der Wasser-Verkehrsfrage abhängen, Kreise, welche ihrem Ursprung und ihrer Lebenshaltung nach berufen sind, in erster Linie die Staatsregierung in ihrem Bestreben der kulturellen Hebung des Ostens zu unterstützen.

Die **Aichordnung** vom 1. Mai 1900 ist mit dem 1. Mai 1902 in Kraft getreten. Trotz der zweijährigen Aichungsfrist sind viele Schiffsfahrzeuge noch immer nicht geaicht; auch konnte die Aichung wegen großen Andranges nicht vollends durchgeführt werden. Das Aichmaaß gilt als wesentliche Bedingung für die erbetene Abgabenbemessung nach dem wirklichen Ladungsgewicht. So lange nach dieser Richtung hin ein brauchbarer Abgabentarif nicht eingeführt ist, muß es als eine Ungerechtigkeit gehalten werden, nach der nominellen Tragfähigkeit der geaichten Schiffe die Verkehrsabgaben zu erheben, die nach der alten Vermessung normirt werden. Es ist dies eine ungerechte Abgabenerhöhung von durchschnittlich 25 bis 30 Prozent, so daß die Handelskammer veranlaßt war, an zuständiger Stelle dahin vorstellig zu werden, die alte Vermessung als Grundlage für die Abgabenerhebung beizubehalten, bis ein zweckmäßiger und annehmbarer Abgabentarif auf Grund des wirklichen Ladungsgewichts eingeführt sein wird.

Die Handelskammer hat sich auch gegen die Einführung eines **Befähigungsnachweises** für die auf den märkischen Wasserstraßen und auf der Oder verkehrenden **Schiffer und Maschinisten** ausgesprochen.

In Anlehnung an die maßgebenden und sachverständigen Gutachten, welche in dieser Angelegenheit die Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft auf Grund jahrelanger Untersuchungen abgegeben hat, vermag auch die Handelskammer ein Bedürfniß für die Einführung eines Befähigungsnachweises auf den ostdeutschen Wasserstraßen nicht anzuerkennen, auf denen die Verkehrsverhältnisse ganz andere als z. B. auf der Elbe, dem Rhein 2c. sind.

Die Einführung eines Befähigungsnachweises für die märkischen Wasserstraßen und das Odergebiet muß rückwirkend auch die ohnedies geringe und schwierige Betriebs- und Erwerbsthätigkeit der kleineren Schiffsunternehmer, welche fast ausschließlich den Verkehr zwischen Oder und Weichsel unterhalten, auf's äußerste beengen, und theilweise sogar ihre Existenz bedrohen.

Mit der sichtlichen Gefährdung des Verkehrs ist aber zweifelsohne eine sehr schwere Schädigung des ostdeutschen Handels und Gewerbes zu befürchten, dessen Existenz und Förderung erheblich auf einen erleichterten und billigen Wasserverkehr mit dem Westen angewiesen ist.

---

# VII. Eisenbahnwesen.

## a. Bahnprojekte.

Nachdem der rationelle Ausbau des Bahnnetzes im diesseitigen Bezirke sich immer mehr als dringend erweist, glaubt die Handelskammer hoffen zu dürfen, daß die Vorarbeiten für eine Nebenbahn von **Wongrowitz über Gollantsch-Exin nach Schubin** (vgl. S. 18 des Jahresberichts für 1900) soweit gefördert werden, daß eine entsprechende Vorlage in der nächsten Sitzung des Landtages zu erwarten ist.

Ferner hat die Handelskammer unterm 18. Juni 1902 bei der Regierung zur Erschließung des von den Bahnlinien Nakel-Konitz-Laskowitz-Bromberg-Nakel umgrenzten Landestheils die Herstellung einer Nebeneisenbahn **von Tuchel über Crone a. Br. nach Bromberg** beantragt.

„Seit länger als 30 Jahren ist der Bau einer Neben-eisenbahn von Tuchel über Crone a. Br. nach Bromberg als ein nothwendiges Verkehrsbedürfniß zur Erschließung des nördlich der Ostbahn gelegenen fruchtbaren Gebietes anerkannt und erstrebt worden und bereits unterm 28. August 1871 sind hierfür die generellen Vorarbeiten vom Herrn Königl. Bauinspektor Mentz gefertigt worden. Alle Voraussetzungen, welche damals diese Linienführung begründet haben, sind trotz der inzwischen ausgeführten Bahnlinien Konitz-Tuchel-Laskowitz, Konitz-Nakel und der verschiedenen Kleinbahnen u. A. Crone a. Br.-Bromberg nicht nur zutreffend noch heute vorhanden, sondern machen sich jetzt sogar in weit höherem Maße geltend.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Bahnlinie zwischen Tuchel-Crone a. Br. und Bromberg den wirthschaftlichen und kulturellen Forderungen des zu erschließenden Landestheils sowie den persönlichen Interessen seiner Bewohner am meisten und besten entsprechen würde.

Ungeachtet dieser von jedem objektiven Sachkundigen leicht zu gewinnenden Ueberzeugung ist das Projekt für eine Transversalbahn von Zempelburg nach Terespol aufgetaucht, das, wie versichert wird, auf minderwerthige Sonderinteressen und auf Bestrebungen zurückzuführen wäre, die, soweit angängig, mit Ausschluß des Regierungsbezirks Bromberg lediglich geringere Lokalinteressen in der Provinz Westpreußen im Auge haben.

Die Linienführung für dieses Projekt wird von Zempelburg über Komierowo-Kl. Klonia-Pruft-Lubiewo-Bukowitz nach Terespol bezeichnet.

Es scheint daher vorerst ein Vergleich beider Projekte hinsichtlich ihrer wirthschaftlichen und kulturellen Bedeutung um so mehr geboten, als ja möglicherweise der Ausbau beider Linien in Betracht kommen kann, es sich jedoch zunächst darum handelt, für welches der beiden Projekte ein größeres wirthschaftliches Interesse und dringenderes Verkehrsbedürfniß vorliegt.

Unbestreitbar ist die Linie Zempelburg-Terespol schon deshalb von weit geringerer Bedeutung und Wirkung, weil sie, eingekeilt zwischen zwei nur kleineren Orten, sonst keine Stadt berührt und in ihrem Mittelpunkt auch nur auf geringe Strecken die zumeist fruchtbare Gegend des zu erschließenden Gebiets durchschneidet. Für dieses müssen daher naturgemäß die Verkehrsvortheile einer Bahnverbindung ganz erheblich geringer sein, je schwieriger, umständlicher und kostspieliger sich der Transport nach dem nächsten Verkehrscentrum und großen Konsumplatze gestaltet, wie es beim etwaigen Güterverkehr über Zempelburg oder Terespol der Fall sein würde.

Daß ferner unter den besagten Umständen für eine Bahnverbindung Zempelburg-Terespol auf einen nennenswerthen Personenverkehr sowie auf eine geistige und kulturelle Hebung und Förderung der in Betracht kommenden Bevölkerungsklassen in berechtigtem Maße mangels direkten Anschlusses an eine größere Stadt zu rechnen ist, erscheint nahezu ausgeschlossen.

Ganz anders ist dagegen die Sachlage für die Bahnverbindung Tuchel-Crone a. Br.-Bromberg, denn in dieser Richtung liegt der Schwer- und Stützpunkt der bereits vorhandenen wirthschaftlichen und Verkehrsbeziehungen sowie der bestmöglichen Verkehrsentwickelung für das aufzuschließende Gebiet. Dieses wird durch besagte Bahnlinie in seinem bevölkertsten und fruchtbarsten Theile in größter Ausdehnung durchschnitten. Es kommen hier hauptsächlich in Betracht neben den großen Forsten südlich von Tuchel bis Crone a. Br. die Ortschaften Neudorf, Schwidt, Mangelmühle, Liskowo, Gostyczyn, Camnitz, Klonia, Pruft, Monkowarsk, Luczmin, Buschkowo, Skarbiewo, Neuhof und südlich von Crone a. Br. Althof, Stopka, Wtelno, Trischin, Mochel, Cielle, Ossowerberg und Schleusenau.

In Eingaben vom März 1873, vom 20. April 1883, 9/30. Dezember 1891, mit denen wiederholt der Bau einer Nebenbahn von Tuchel über Crone a. Br. nach Bromberg erstrebt worden ist, sind neben einer eingehenden Produktionsstatistik ziffermäßige Angaben des zu erwartenden Verkehrs gemacht. Inzwischen haben sich unleugbar die Produktion, der Konsum und die wirthschaftlichen Verhältnisse dieses Gebiets so sehr vermehrt, daß eine erneute Untersuchung derselben, wofür die Handelskammer mitzuwirken gern bereit ist, zweifellos das gestiegene Bedürfniß besagter Bahnverbindung überzeugend darthun wird.

Dies läßt sich, um vorweg und zugleich einem etwaigen Hinweise auf die inzwischen erbaute Kleinbahn Crone a. Br.—Schleusenau zu entgegnen, daraus folgern, daß diese nicht entfernt den bestehenden Verkehrsbedürfnissen ausreichend entspricht und am wenigsten geeignet ist, die zeitgemäßen berechtigten Verkehrsansprüche, wie sie die Landwirthschaft und Gewerbethätigkeit dieses Gebiets zu einer weiteren gedeihlichen Entwickelung erheben müssen, zu befriedigen.

Allerdings wird bei der erbetenen Nebenbahn die Benutzung der Kleinbahn theils durch Umbau bezw. theils als

lokale Zufuhrstraßen wohl zu erwägen sein, wodurch jedoch nicht die Ausführung der projektirten Nebenbahn selbst gehindert oder verzögert werden dürfte.

Wie bedeutend die Vortheile einer Nebenbahn Tuchel-Crone a. Br.-Bromberg überwiegen, zeigt ferner die Erfahrung mit jenen Nebenbahnen, welche mit Umgehung des nächstgelegenen Verkehrscentrums Bromberg und ohne direkte Einmündung in dasselbe kreuz und quer zwischen unbedeutenden und wenig verkehrsreichen Orten geschaffen sind. Diese Bahnen führten mit ihrem sehr beschränkten Lokalcharakter vielfach zu einer Zersplitterung des Verkehrs und konnten daher nicht fruchtbringend genug auf die Entwickelung der allgemeinen wirthschaftlichen und kulturellen Verhältnisse der erschlossenen Gebiete einwirken.

Erscheint somit erfahrungsgemäß auch nach dieser Hinsicht die direkte Einmündung der Bahn nach Bromberg neben den Vortheilen für letztere Stadt nothwendig, so treten hier noch viele besonders wichtige Umstände hinzu, welche sie als geradezu unerläßlich erweisen. Die ganze zu erschließende Gegend bis einschließlich Tuchel mit dem angrenzenden Gebiete bis Konitz ressortirt schon jetzt von den zumeist in Betracht kommenden Bromberger Centralbehörden, u. A. der Kaiserl. Ober-Postdirektion, der Kaiserl. Reichsbankstelle, der Königl. General-Kommission, der Westpreußischen Landschaftsdirektion. Und wie die Strecke Konitz-Nakel würde auch die zu erbauende Linie Tuchel-Bromberg selbstverständlich der Königl. Eisenbahndirektion in Bromberg zu unterstellen sein, weshalb es überhaupt auffällig ist, daß mit den Vorermittelungen nicht die hiesige Bahndirektion, sondern diejenige in Danzig, betraut ist.

Es weisen sonach die einschlägigen Ressortgrenzen der genannten Verkehrsbehörden schon ausreichend darauf hin, daß die wirthschaftliche Thätigkeit und die Verkehrsbeziehungen von Landwirthschaft, Handel und Gewerbe des zu erschließenden Gebietes nach Bromberg gravitiren, und daß sie eben nur in einer direkten Bahnverbindung mit Bromberg die beste Unterlage für ihre weitere gedeihliche Entwickelung finden werden und finden müssen.

Von mindestens gleichwerthigem Einflusse, der bei einer Bahnverbindung Zempelburg-Terespol nahezu ausgeschlossen ist, würde eine Nebenbahn Tuchel-Crone a. Br.-Bromberg alsdann auch auf die geistige, nationale und kulturelle Hebung des zu erschließenden Gebiets sein. Die ermöglichte und erleichterte Benutzung der in Bromberg vorhandenen vielseitigen Bildungsstätten und Bildungsmittel, insbesondere des Theaters, von Konzerten, Vorträgen und anderen wissenschaftlichen und künstlerischen Unternehmungen, der Besuch der vielfachen industriellen Anlagen müssen unstreitig als vorzügliches und wirksames Förderungsmittel deutscher Bildung, Kultur und Sitte erachtet werden. Dieser Umstand allein müßte für besagte Bahnlinie eine ausreichende Begründung geben und einen ausschlaggebenden Faktor bilden.

Wie sich selbst die direkte Interessensphäre an einer Bahn Tuchel-Bromberg nach Norden zu über Tuchel hinaus bis Konitz erstreckt, so erweitert sie sich auch südwärts über Bromberg hinaus nach Kujawien hin. Für die zunehmende Ausbeutung der um Inowrazlaw liegenden Salz-, Kalk- und Gypslager, für die sich erweiternde Produktion der Soda- und anderer chemischen Fabriken ist nicht nur in der zu erschließenden Gegend, sondern auch durch eine kürzere und billigere Verbindung darüber hinaus bis an die Küste eine erwünschte und bedeutende Absatzerweiterung zu erwarten.

Alle vorerwähnten Umstände ergeben überzeugend, daß eine Nebenbahn Tuchel-Crone a. Br.-Bromberg den wirthschaftlichen und kulturellen Forderungen des zu erschließenden Landestheils sowie den persönlichen Interessen seiner Bewohner am meisten und besten entsprechen würde.

Gleichzeitig würde diese Bahn endlich ein seit Jahrzehnten tief empfundenes Verkehrsbedürfniß der Stadt Bromberg erfüllen. Diese dürfte um so mehr hierauf berechtigten Anspruch haben, als sie fast ständig auch beim Ausbau des Bahnnetzes eine unerklärliche Hintenansetzung erlitten hat. Sie wurde auffälligerweise von den für ihre Entwickelung nothwendigen direkten Bahnverbindungen mit dem Hinterlande meist ausgeschaltet, obschon dieselben ein sehr wesentliches Bedingniß für die wirthschaftliche und kulturelle Hebung unseres Bezirks sind."

### b. Tarifwesen.

In Uebereinstimmung mit den Handelskammern zu Posen und Insterburg ist der Herr Minister gebeten worden, den Verwendungsnachweis aus dem bis 30. Juni 1902 giltigen Ausnahmetarif für den Bezug von Streu- und Futtermitteln nach den Nothstandsbezirken, Provinzen Posen und Westpreußen, aufzuheben (vergl. Seite 19 des Jahresberichts für 1900). Der nach Sachlage schwer und oft gar nicht zu erbringende Verwendungsnachweis habe unter den obwaltenden Verhältnissen keinen praktischen Werth und er bietet nur ein Hinderniß für den Handel und fast durchweg für die mittleren und kleinen Landwirthschaftsbetriebe, sich die Vortheile der Frachtermäßigung nutzbar zu machen.

Unterm 30. Mai 1901 beschloß die Handelskammer einstimmig folgenden, eingehend motivirten Antrag zwecks Erstellung eines **Nothstandstarifs für Brotgetreide nach dem Regierungsbezirk Bromberg:**

„Die große Vernichtung der Winterung, der Klee- und Luzernenfelder, bedroht den diesseitigen Bezirk und die Nachbargebiete der Provinzen Posen und Westpreußen mit einem weitgehenden Nothstande.

Die starke Minderung der Getreidebestände durch die Aussaat im Frühjahr, die Erwartung einer ungünstigen Ernte und die Voraussicht, daß auch die Landwirthschaft gegen Ende des Sommers große Mengen von Getreide zur Aussaat und von Futtermitteln zur Erhaltung des Viehstandes benöthigen wird, lassen einen starken Mangel und eine erhebliche Vertheuerung der wichtigsten Lebensmittel und somit eine Schädigung der gesammten Gewerbethätigkeit und der Wirthschaftslage im diesseitigen Bezirke befürchten.

Von dieser Besorgniß geleitet, bittet die Handelskammer die Königliche Staatsregierung, zur Milderung des drohenden Nothstandes geeignete Maßnahmen anordnen, insbesondere aber durch Ausnahmetarife den Bezug und Versand von Getreide und Futtermitteln von bezw. nach den Nothstandsbezirken entsprechend verbilligen und erleichtern zu wollen.

Hiermit glaubt aber die Handelskammer die Voraussetzung verbinden und ausdrücken zu müssen, daß nicht nur jede Beschränkung in der Benutzung der erbetenen Ausnahmetarife ausgeschlossen wird, sondern daß auch sogleich diejenigen Beschränkungen aufgehoben werden, welche in dem Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel vom 6. Februar 1901 enthalten sind und deren Unzulässigkeit in der diesseitigen Eingabe vom 28. März 1901 an Se. Excellenz den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dargethan ist."

Zu dem entsprechend gestellten Antrag auf Einführung eines Nothstandstarifs zum Bezug von Brotgetreide ist bahnseitig noch ein ziffermäßiger Nachweis dafür verlangt worden, daß die Mißernte eine wesentliche Erhöhung der Getreidepreise und einen Nothstand in der Mühlenindustrie verursacht hat. In sehr umfangreicher Weise hat die Handelskammer die bezüglichen Erhebungen gemacht, welche den gewünschten Nachweis ziffermäßig und überzeugend bestätigen. Die Handelskammer glaubte nunmehr auf Grund ihres ausführlichen und begründenden Berichts recht bald die erbetene Frachtermäßigung erwarten zu dürfen.

Statt dessen ist der diesseitige Antrag vom 10. September 1901 auf Einführung eines Nothstandstarifs für den Bezug von Brotgetreide durch Bescheid vom 28. Januar 1902 abgelehnt worden. Die Nothlage der Müllerei wird zwar anerkannt, nicht aber daß auch die kleineren Mühlen die Frachtvortheile durch direkten Getreidebezug sich nutzbar machen würden.

In erster Linie sei aber der Einwand der Landwirthschaftskammer zu berücksichtigen, welche einen Preisdruck für ihre geringen Getreidevorräthe befürchte, die vielfach noch in Erwartung eines steigenden Weltmarktpreises zurückgehalten würden. Auch befürchte die Landwirthschaft durch die Ausnahmetarife eine zu Spekulationszwecken beabsichtigte Ansammlung von größeren, über den augenblicklichen Bedarf hinausgehenden Lagerbeständen, wodurch ein Preisdruck auch auf den Erlös der diesjährigen neuen Ernte erfolgen könne.

Schließlich wird auch noch die gewiß überraschende Rücksichtsnahme auf den Mitbewerb der Binnenschiffahrt angeführt.

---

Der Antrag wurde befürwortet, in den Ausnahmetarif 10 für **Getreide** und **Mühlenfabrikate** (früheren Ostbahnstaffeltarif) auch die Stationen der Strecke Stargard i. Pomm.-Posen aufzunehmen, deren Gebiet sich als ständige und besonders geeignete Bezugsquelle für Brotgetreide erwiesen hat.

---

Oesterreich beantragt die Aufnahme der Station Bromberg in den Ausnahmetarif 43 für **Eier** in Waggonladungen des norddeutschen Güterverkehrs. Die Bedürfnißfrage konnte die Handelskammer bejahen, da der inländische Bedarf großentheils vom Auslande (namentlich Rußland und Oesterreich) gedeckt werden muß. Es betrug die ausländische Eiereinfuhr

1898: 105 836 Tons, Werth von 85 Mill. M.
1900: 118 170 „ „ „ 101 „

Es wurde ermittelt, daß Händler und Landleute größere Sendungen ausländischer Eier aufkaufen und diese, in Körbe umgepackt, selbst auf den Wochenmärkten verschleißen.

---

Befürwortet wurde auch nach Anhörung der betheiligten Cementindustrie der Antrag, **Tuffsteine und Traß** in die Güter des Rohstofftarifs aufzunehmen.

---

Unterstützt wurde ferner die beantragte Detarifirung von **Cichorienwurzeln** und Cichorienschnitzen (Brocken), die aus dem Specialtarif III in den allgemeinen Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) versetzt werden sollen, wodurch z. B. für die Relation Magdeburg-Inowrazlaw eine Frachtverbilligung von 18 Mark pro Waggon eintreten würde, die bei dem geringen Waarenwerthe für den Cichorienwurzelanbau und die Cichorienfabrikation des Bezirks förderlich ist.

---

Der Sächsische Fabrikanten-Verein zu Leipzig hatte den Antrag gestellt, für **landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe** eine entsprechende **Detarifirung** eintreten zu lassen und zwar daß dieselbe aus Specialtarif I (Frachtsatz 4,5 Pfennige pro tkm) und Nebenklasse A 2 (5 Pfennige pro tkm) nur in Specialtarif II (3,5 Pfennige pro tkm) und Nebenklasse II (3,5 Pfennige pro tkm) detarifirt werden. Diesem Antrage glaubte die Handelskammer nicht beitreten zu sollen im Interesse der Maschinen-Fabrikanten und -Händler des diesseitigen Bezirkes, da die Befürchtung nahe liegt, daß durch die beantragten Frachtermäßigungen ein schärferer Wettbewerb mit der sächsischen Industrie für die ostdeutschen Interessenten drohe.

Bisher ergab sich für den Händler ein Vortheil, durch höhere Frachtdifferenz in Wettbewerb mit entfernt gelegenen Konkurrenten zu treten. Mit erheblicher Minderung dieser Frachtdifferenz ist zu befürchten, daß die stärkere, in ihren Produktions-Bedingungen ohnedies bevorzugte westdeutsche, namentlich sächsische Industrie das günstigere Absatzgebiet sich leichter aneignen kann zum Nachtheile der hiesigen Händler und Fabrikanten.

Bezüglich **Detarifirung** von **Strohdecken** wurde seitens der Handelskammer auf eine Anfrage der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg Folgendes erwidert:

„Strohdecken werden zum Bedecken der Frühbeete gegen kaltes Wetter benutzt; sie werden durch fünfmaliges Schnüren mit Bindfaden auf starken Schnüren hergestellt.

Der Preis einer Strohdecke, 1,50 m hoch und 1,80 m rollend, beträgt gegenwärtig 1,10 Mark, 2 m rollend, 1,20 Mark ab Fabrik in Quedlinburg.

Auf einen Waggon von 10 t Ladegewicht können nach Ansicht von Sachverständigen 1100 Stück Strohdecken verladen werden. — Eine Decke wiegt etwa 10—11 Pfd.

Der Werth einer solchen Ladung würde sich auf 1210 bis 1320 Mark stellen."

Bedenken gegen die beabsichtigte Frachtberechnung der Strohdecken wurden seitens der Interessenten nicht geltend gemacht, dagegen würde eine Detarifirung dieser Decken von den Interessenten freudig begrüßt werden, zumal letztere in Folge des im hiesigen Bezirke herrschenden Strohmangels gezwungen sind, Strohdecken, oder das Stroh zu denselben, aus anderen Provinzen zu beziehen.

---

### c. Verkehrsvorschriften.

Die Handelskammer unterstützte den Antrag, daß die **Ladefristen für Anschlußgeleise** auch bei gesteigertem Güterverkehr nicht unter 6 Arbeitsstunden herabgesetzt werden.

Bei den Güterabfertigungsstellen, u. A. in Bromberg, Gnesen, Inowrazlaw, Schneidemühl und Schönlanke, ist seit dem 1. Februar d. J. der Schluß für die Annahme von **Frachtstückgut** auf 6 Uhr Nachmittags festgesetzt. Auf die Vorstellung der Handelskammer hiergegen erwiderte die Direktion, daß durch den früheren Schluß auf 6 Uhr es ermöglicht wird, die aufgelieferten Güter noch für die nächstfälligen Züge versandbereit zu machen. Da insbesondere weniger bedeutende Versender von Stückgütern diese erst Abends gegen Schluß der Dienststunden aufgeliefert hätten, so hätten Arbeiter und Beamte der Bahn weit über die Dienststunden hinaus arbeiten müssen, und es sei trotz dieser angestrengten Arbeitsleistung der Versand mit den nächsten Zügen nicht möglich gewesen.

---

Auf Anregung der Posener Handelskammer hat sich der Verkehrsausschuß eingehend mit der Ersatzpflicht der Bahnen für **Gewichtsverluste bei Leinkuchen,** insbesondere beim Transport von Alexandrowo in den diesseitigen Bezirk, beschäftigt. Diese Differenzen dürften in erster Linie auf die wenig zuverlässige Verwiegung in Alexandrowo zurückzuführen sein, worüber bereits Beschwerden erhoben sind.

Rechtlich könne wohl nicht die Haftpflicht der Bahn bestritten werden, da Leinkuchen nicht zu denjenigen Gütern zugehörig zu erachten wären, auf welche § 459 Ziffer 2 bezw. 4 des H. G. B. anwendbar sei.

Wenn überhaupt eine Beschränkung der Ersatzpflicht der Bahn zulässig sei, so könne diese Beschränkung höchstens auf 1% gemäß § 78 Absatz III der Verk.-O. (§ 460 des H. G. B.) bemessen werden. Jedenfalls sei eine Klärung der Rechtslage sehr erwünscht.

---

### d. Zugverbindungen.

Erfolglos waren die vielfachen Bemühungen der Handelskammer, um Verbesserungen und Erleichterungen im **Personenverkehr** durch andersartige Zugverbindungen und Fahrtbeschleunigungen zu erwirken.

---

Auch ist von den zuständigen Ministerien der Antrag, der Handelskammer Bromberg eine Vertretung im **Bezirkseisenbahnrath zu Breslau**, wie dies früher der Fall war, abschlägig beschieden worden.

---

## VIII. Post-, Telegraphen- u. Fernsprechwesen.

Die Handelskammer befürwortete den Antrag, den Meistbetrag für **Postaufträge** zur Geldeinziehung auf 1000 Mark zu erhöhen, wofür sich im diesseitigen Bezirke ein Bedürfniß geltend gemacht hat.

Die Einrichtung **verschließbarer Abholungsfächer** (letter boxes) hat in den Handelskreisen eine freudige Aufnahme gefunden.

---

In dankenswerther Weise hat die Kaiserliche Ober-Postdirektion die von der Handelskammer im Interesse des Flößerei- und Schiffahrtsverkehrs erbetene **Fernsprechverbindung** zwischen Bromberg, Weißenhöhe und **Zantoch** genehmigt.

---

## IX. Gewerbesachen.

Nach § 42 des H. K. Ges. sind die Handelskammern befugt, Dispacheure und Gewerbetreibende (§ 36 der G. O.), deren Thätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, u. A. Bücherrevisoren und Personen, welche gewerbsmäßig Beschaffenheit, Menge oder richtige Verpackung von Waaren irgend einer Art feststellen, **öffentlich** anzustellen und zu beeidigen.

Wenn auch die Gerichte beliebig Sachverständige ernennen können, so bestimmen § 404 Abs. II der Civilprozeßordnung vom 17. Mai 1898 und § 73 Abs. II der Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877, daß, wenn **Sachverständige** für gewisse Arten von Gutachten öffentlich bestellt sind, andere Personen nur gewählt werden sollen, wenn besondere Umstände es erfordern.

Durch Erlaß des Herrn Handelsministers vom 25. März 1902 werden die Handelskammern verpflichtet, die Namen der öffentlich Angestellten und deren Anstellungsbezirk den zuständigen Landgerichtspräsidenten aufzugeben. Ueberhaupt hat sich die stete Mitwirkung der Handelskammer bei Ernennung von Sachverständigen als sehr zweckmäßig erwiesen.

Hierbei hat die Handelskammer anläßlich eines Specialfalles bei Probenahme von Zucker den Grundsatz verfolgt, daß die Rechtswirkung der öffentlichen Anstellung auf den Anstellungsbezirk zu begrenzen ist, und zwar entsprechend einem analogen Urtheil des Reichsgerichts vom 12. November 1901 (IV. 2899/01), welches den Sachverständigeneid nur für den Bezirk des Vereidigenden als giltig erklärt.

Nach dem Gutachten der Sachverständigen ist dem Patentamt berichtet worden, daß für **„Mühlenfabrikate“**, insbesondere für Weizenmehl und Gries, das Wort **„Kaiser“** als eine allgemeine, seit Jahrzehnten übliche Bezeichnung der besten Mehlsorten gebraucht und somit dieses Wort — ohne daß Sonderschutzrechte hierfür geltend gemacht sind — als ein **Freizeichen** unbedingt anzuerkennen ist.

Ferner wurde festgestellt und berichtet, daß Branntwein unter der Bezeichnung **„Schwedischer Korn“** im hiesigen Bezirke nicht geführt wird. Dagegen ist **„Dänischer Korn“** als ganz allgemeine Bezeichnung für eine bestimmte Art von Branntwein, ohne Rücksicht auf dessen Herstellungsort im Gebrauch, worin also keinesfalls eine Angabe über die Herkunft der Waare erblickt wird.

Die angestellten Ermittelungen haben sodann ergeben, daß **„Blümchen“** und **„Blume“** als identisch zu betrachten sind; sie werden jedoch mit Ausnahme von „Moselblümchen“ nicht allgemein für Weine und ähnliche Getränke verwendet. Die Bezeichnung „Apfelblümchen“ ist hier wenig bekannt.

Das Wort **„Felsenkeller“** ist in Bromberg im allgemeinen und freien Gebrauch für Bier vor dem 2. November 1894 gewesen und hat daher als Freizeichen zu gelten.

Im Handelstage kam der Antrag zur Verhandlung, daß für eine Anzahl von Waaren die Berechnung des Bruttogewichts für das Nettogewicht beseitigt und die Berechnung einer zutreffenden Tara eingeführt werde. Der Ausschuß lehnte Aenderungen beim Handel mit Schmalz, Petroleum, Hülsen- und Südfrüchten ab. Für Zucker in Säcken wünschte man die Brutto- für Nettoberechnung beibehalten zu sehen, und für Zucker in Broden wurde der vom Syndikat der deutschen Zuckerraffinerien anerkannte Magdeburger Handelsbrauch, welcher vorschreibt, daß die Tara bei Verwendung von blauem Papier als Verpackungsmaterial $4^1/_2$ v. H. und bei Verwendung von weißem Papier $3^1/_2$ v. H. nicht übersteigen dürfe, als allen Anforderungen Genüge leistend erachtet. Nur bei Zucker (Würfel- und Puderzucker) in **Kisten und Fässern**, sowie Kandis in Kisten und Körben wurde ein Einschreiten für nothwendig befunden, und zwar solle für diese Artikel die reine Nettoberechnung angestrebt werden. Im Sinne dieses Vorschlages soll das Syndikat der deutschen Zuckerraffinerien die gewünschte Aenderung herbeiführen. Großentheils entspricht dies dem Beschlusse der Handelskammer vom 24. Mai 1899. (Vgl. Seite 16 des Jahresberichts für 1898)

---

Eine Zuckerfabrik beantragte die **Preisnotirung für Trockenschnitzel.** Da Trockenschnitzel überhaupt keine marktgängige Waare mit normaler Type sei, weil nach dem jeweiligen, nicht sogleich kontrollirbaren verschiedenen Wassergehalt auch der Preis ganz bedeutenden Schwankungen unterliegt und schließlich es an geeigneten Sachverständigen fehle, um verläßliche und maßgebende Notirungen zu gewinnen, so ist der Antrag abgelehnt worden.

---

Auf Anregung der Handelskammer zu Brandenburg a. H. hat sich die Handelskammer nach Anhörung der Sachverständigen den Bestrebungen zur Einführung der deutschen Arbitrage statt der üblichen englischen Arbitrage im **Getreidehandel mit Rußland** angeschlossen. Man erhofft dadurch einen besseren und wirksameren Schutz gegen die meist mangelhaften Ablieferungen von russischen Lieferanten.

In ihrem Gutachten über die Ausführung der das **Handelsgewerbe** betreffenden Bestimmungen der **Gewerbeordnung** hat sich die Handelskammer gegen jede Aenderung der bestehenden Vorschriften geäußert, deren Wirksamkeit sich maßgebend erst nach einem längeren Zeitraum von mehreren Jahren beurtheilen läßt.

---

Die Handelskammer zu Breslau hat eine Eingabe über die Lohnzahlungsbücher für **minderjährige** gewerbliche Arbeiter an den Herrn Staatssekretär des Innern gerichtet. In dieser Eingabe wird um Milderung der harten gesetzlichen Bestimmungen gemäß § 134 Abs. III der Gewerbeordnung gebeten. Da auch im diesseitigen Bezirke die Härten dieser Bestimmungen sehr empfunden werden, ist diese Eingabe unterstützt worden.

---

## X. Gewerbegericht.

Nach dem für das elfte Geschäftsjahr (1901) herausgegebenen Berichte über die Thätigkeit des **Gewerbegerichts zu Bromberg** sind Streitfälle anhängig gemacht und erledigt worden

| in | **1896** | **1897** | **1898** | **1899** | **1900** | **1901** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 228 | 172 | 181 | 197 | 206 | 211 |

Es klagten in 192 Fällen Arbeitnehmer gegen Arbeitgeber, und zwar:

a) wegen rückständigen Lohnes . . . . . 144
b) wegen Entlassung ohne Kündigung und Entschädigung . . . . . . . . . . 25
c) wegen Herausgabe von Papieren . . . 12
d) wegen Entschädigung für Ueberstunden . 1
e) wegen Ausfertigung von Arbeitszeugnissen 3
f) wegen Auflösung von Lehrverhältnissen 6
g) wegen Herausgabe einer Spareinlage . 1

in 19 Fällen Arbeitgeber, und zwar:

a) wegen Kontraktbruchs . . . . . . . 17
b) wegen Auflösung von Lehrverhältnissen . 2

An den Streitsachen waren in 12 Fällen Betriebsbeamte, Werkmeister und ähnliche Angestellte, in 28 Fällen weibliche Personen und in 8 Fällen Lehrlinge betheiligt.

Prozentual stellt sich die Betheiligung an den gesammten Streitsachen des Berichtsjahres folgendermaßen:

das Baugewerbe mit ca. 50 %,
das Kleingewerbe mit 30 %,
die Fabriken mit 20 %.

Außer den zur Verhandlung gekommenen Streitsachen sind noch eine Anzahl Klagen wegen Unzuständigkeit kurzer Hand zurückgewiesen worden.

Durch mündliche Belehrung im Gewerbebüreau des Magistrats, durch Fernsprecher und durch Aufklärung in der Presse ist nach Möglichkeit auf eine gütliche Beilegung und auf Verminderung der Streitsachen hinzuwirken gesucht worden.

Der Streitgegenstand betrug
mehr als 300 Mark in 3 Fällen,
zwischen 200 und 300 Mark in 2 Fällen,
zwischen 100 und 200 Mark in 6 Fällen,
zwischen 50 und 100 Mark in 13 Fällen.

Gegen ergangene Endurtheile des Gewerbegerichts ist in 2 Fällen Berufung an das Königliche Landgericht eingelegt worden.

Großer Werth ist auf eine friedliche Beilegung der Streitsachen gelegt worden. Es ist im abgelaufenen Jahre gelungen, fast die Hälfte aller Streitsachen (gegen zwei Fünftel im Vorjahre) durch Zurücknahme der Klage, Anerkenntniß und Vergleich zur Erledigung zu bringen.

Aus nachfolgender Statistik ist ersichtlich, inwieweit dies seit dem elfjährigen Bestehen des Gewerbegerichts gelungen ist:

| Jahr | Zahl der Streitsachen | Art der Erledigung | | |
|---|---|---|---|---|
| | | auf gütlichem Wege | durch Urtheil | sonst |
| 1891 | 80 | 46 | 31 | 3 |
| 1892 | 160 | 96 | 58 | 6 |
| 1893 | 190 | 118 | 59 | 13 |
| 1894 | 189 | 113 | 68 | 8 |
| 1895 | 214 | 138 | 60 | 16 |
| 1896 | 228 | 150 | 62 | 16 |
| 1897 | 172 | 112 | 44 | 16 |
| 1898 | 181 | 90 | 79 | 12 |
| 1899 | 197 | 96 | 85 | 16 |
| 1900 | 206 | 84 | 106 | 16 |
| 1901 | 203 | 92 | 78 | 33 |

**Das Gewerbegericht Inowrazlaw** berichtet:

| Zahl der Streitfälle | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. |
|---|---|---|---|---|---|
| | 129 | 157 | 161 | 158 | 95 |

Zahl der

| a) anhängig gewordenen Rechtsstreitigkeiten zwischen | | b) Erledigung von Rechtsstreitigkeiten durch | | | | | | c) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| aa) Arbeitern und Arbeitgebern § 3, Abs. 1, Nr. 1—3 und § 4. § 53a des Krankenversicherungs-Gesetzes | bb) Arbeitern desselben Arbeitgebers § 3, Abs. 1, Nr. 4 und § 4 | aa) Vergleich | bb) Verzicht im Sinne des § 277 der Civ.-Proz.-O. | cc) Zurücknahme der Klage | dd) Anerkenntniß | ee) Versäumniß-Urtheil | ff) andere Endurtheile | gegen Endurtheile eingelegte Berufungen |
| 95 | — | 39 | — | 19 | — | 14 | 15 | — |
| 4 | v. Vorjahre | 87 | | | | | | |
| | | + 12 | | | | | | |
| 99 | — | 99 | | | | | | |

Kläger waren in 94 Fällen Arbeiter,
„ 1 Falle Arbeitgeber.

12 Sachen haben ihre Erledigung dadurch gefunden, daß weitere Anträge nicht gestellt worden sind.

72 Sachen waren aus der Stadt, 23 aus dem Kreise Inowrazlaw.

Es waren anhängig aus den Gruppen:

| | |
|---|---|
| Baugewerbe und Ziegeleien . . | 24 Sachen |
| übriges Handwerk . . . . . | 62 „ |
| Metall- und Zuckerindustrie . . | 7 „ |
| Chemische Fabriken und Dampfbetriebe . . . . . . . . | 2 „ |
| | 95 Sachen |

# C. Sonderberichte der Interessenten.

## I. Handel.

### Bankgeschäft.

Der wirthschaftliche Niedergang von 1900 hat sich in dem Berichtsjahre 1901 noch erheblich verschärft. Hierzu kam der Zusammenbruch zweier angesehener Bankinstitute in Leipzig und Dresden und der mit ihnen zusammenhängenden Unternehmungen, sowie zweier Hypothekenbanken in Berlin, wodurch das Vertrauen des Publikums stark erschüttert wurde.

Das Jahr 1901 war daher für das Bankgeschäft eines der schwierigsten und wenig nutzbringend. Das Effektengeschäft lag darnieder, das Conto-Corrent- und Wechselgeschäft erforderte doppelte Vorsicht und brachte in vielen Fällen Verluste. Der für den diesseitigen Bezirk bedeutungsvolle Holzhandel hatte unter der stark weichenden Conjunctur sehr zu leiden und lag eigentlich ganz darnieder. Trotzdem waren die Engagements unseres Platzes derart solide, daß Zahlungseinstellungen nicht erfolgten. Viel schlimmer sah es in der Ziegelindustrie aus. Diese wurde zur Zeit des flüssigen Geldstandes und der regen Bauthätigkeit, die keine soliden Grenzen hatte, derart mit Geldmitteln und Credit, besonders von auswärtigen Banken, überschüttet, daß eine Katastrophe bei schlechterer Conjunktur nicht ausbleiben konnte. Die Folge davon war auch der Zusammenbruch von drei der größten Ziegeleien, der den hiesigen Platz arg in Mitleidenschaft gezogen hat. Wenn auch mit Beginn des neuen Jahres eine gewisse Beruhigung eingetreten ist, so ist von einer Besserung der allgemeinen Verhältnisse noch nichts zu spüren, zumal auch die Landwirthschaft durch die wiederum schlechte Ernte in ihrer Kaufkraft sehr geschwächt wurde und dies wiederum auf den Kleinhandel sehr ungünstig zurückwirkte.

Der Hypothekenmarkt war ziemlich lebhaft, insofern das Publikum große Summen direkt auf Hypotheken verlieh, veranlaßt durch den erwähnten Zusammenbruch zweier Hypothekenbanken und den hohen Stand der Staatspapiere.

**Die Bromberger Bank für Handel und Gewerbe** berichtet, daß ein sehr erheblicher Betrag des Gewinnes zu Abschreibungen auf Debitoren benutzt ist, nachdem bereits auf Effekten-, Consortial- und Betheiligungs-Conto größere Beträge abgesetzt waren.

Von dem Reingewinne mit Mark 55 071,01 sind Mk. 5000 dem Reservefonds überwiesen, der Rest von Mk. 50 071,01 ist auf neue Rechnung vorgetragen.

Bei einem Gesammtumsatz von Mk. 230 000 515,13 gegen Mark 216 602 712,43 des Vorjahres betrug der Bruttogewinn einschließlich eines Vortrages von Mark 12 477,65 Mark 299 778,39 = 14,98 % des Aktienkapitals.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß dieses Mal das vollgezahlte Aktienkapital von 2 Millionen Mark zum ersten Male während des ganzen Geschäftsjahres arbeitete.

Die Umsätze haben im Geschäftsjahre 1901 betragen:

| | | |
|---|---|---|
| auf Conto-Corrent-Conto | Mk. | 128 990 531,45 |
| auf Wechsel-Conto . . . | „ | 39 315 574,15 |
| auf Cassa-Conto . . . . | „ | 43 666 992,11 |
| auf Effekten-Conto . . . | „ | 5 544 120,90 |
| auf Diverse . . . . . | „ | 12 483 296,52 |

Der Ertrag des Wechsel-Contos hat sich auf Mark 115 792,75 erhöht, während der Gewinn auf Effekten-Conto durch vorgenommene Abschreibung auf Mark 13 422,45 zurückgegangen ist.

Das Consortial- und Betheiligungs-Conto steht mit Mark 216 834,61 zu Buch und hat einen Gewinn von Mark 26 001,14 gebracht.

Die Waaren-Abtheilung hat gegen Mk. 14 005,— des Vorjahres einen Verdienst von Mk. 16 867,61 gebracht.

Von den Debitoren von Mark 4 264 478,01 sind Mark 3 873 933,54 gedeckt.

Das Bank-Provisions-Conto ist von Mk. 40 432,65 des Vorjahres auf Mark 54 580,45 gestiegen, während das Interessen-Conto von Mark 67 162,76 auf Mark 58 455,91 zurückgegangen ist.

### Erntestatistik für 1901.

Es wurden im Deutschen Reiche in 1901 an Tonnen (1000 kg) geerntet:

| | 1900 | 1901 |
|---|---|---|
| Weizen . . . . | 4 307 512 | 2 931 041 |
| Roggen . . . . | 8 550 659 | 8 162 660 |
| Gerste . . . . | 3 002 182 | 3 321 102 |
| Hafer. . . . . | 7 091 930 | 7 050 153 |
| Kartoffeln . . | 40 585 317 | 48 687 261 |

Dagegen war der Ernteertrag im **Reg.-Bez. Bromberg**

| | | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|
| Weizen | Winter- . | 60 326 | 4 819 | To. |
| | Sommer- | 2 510 | 10 162 | „ |
| Roggen | Winter- . | 274 879 | 106 711 | „ |
| | Sommer- | 1 266 | 8 100 | „ |
| Gerste . . . . | | 71 734 | 104 926 | „ |
| Hafer. . . . . | | 57 590 | 93 350 | „ |
| Kartoffeln . . | | 897 328 | 1 578 371 | „ |
| Kleeheu. . . . | | 57 664 | 12 398 | „ |
| Luzernenheu . | | 6 688 | 2 664 | „ |
| Wiesenheu . . | | 178 609 | 261 165 | „ |

Der einer Mißernte in Weizen und Roggen gleichkommende Ernteausfall führte zu einem allgemeinen Nothstand nicht nur in der Landwirthschaft, sondern auch in anderen Gewerbezweigen.

Es entstand eine **Vertheuerung** der **Lebensmittelpreise** im diesseitigen Bezirke, wie sie schwerlich erwartet werden konnte. Der Weizenpreis war 1901 in Bromberg um 19 Mark höher als der Durchschnittspreis, der Roggenpreis überstieg letzteren um 8 Mark.

Der Strohpreis, der den Durchschnittspreis in Bromberg um 33,5 Mark überstieg, war in Bromberg mit 79,9 Mark der höchste im Staate.

Auch die Fleischpreise waren in Folge dessen erheblich gestiegen, so daß der Mehraufwand, den die Bevölkerung für ihren Lebensunterhalt hatte, deren Kaufkraft für andere Bedarfsartikel schwächte und Handel und Gewerbe des Bezirks in arge Mitleidenschaft zog.

## Der Getreidehandel

war unter den besagten Ernteverhältnissen ein sehr beschränkter, äußerst schwieriger und wenig lohnend.

In **Weizen** war das geringe Quantum gar bald von den hiesigen Mühlen aufgenommen worden; und als auch die bis Oktober noch ermöglichten inländischen Zufuhren aus benachbarten Provinzen — mangels ausgiebiger Frachtermäßigungen — versagten, mußte das Manco hauptsächlich durch ausländische, insbesondere russische, Waaren gedeckt werden.

Die Preise gingen dabei allmählich in die Höhe, und erzielte bei dem knappen Angebot namentlich Sommerweizen in guter Qualität fast die gleichen Preise wie Winterweizen. Die Preise stiegen bis Ende Januar auf 183 Mk., gingen aber später in Folge Rückganges am Weltmarkte, welcher auch hier ein stärkeres Angebot hervorrief, um ca. 5 Mk. zurück. Schließlich wurden notirt für gute Qualität sowohl Winter- wie Sommerwaare 174/178 Mk., untergeordnete, besetzte Qualitäten je nach Beschaffenheit weniger.

In **Roggen** ist nicht einmal so viel geerntet worden, daß die Landwirthe ihre Saat decken konnten, so daß dieselben aus Pommern und Ostpreußen ihren Bedarf decken mußten. Auch für den Mühlenbetrieb und das Proviantamt mußte man die Waare ebenfalls von auswärts beziehen, doch fiel hierbei zunächst Ostpreußen aus, da der Ertrag auch dort geringer als erwartet, ausgefallen ist. Die ersten Bezüge erfolgten sowohl per Bahn als auch zu Wasser aus Pommern, und sogar Mecklenburg konnte einen großen Theil Waare hierhersenden. Später traten auch der südliche Theil der Provinz Posen und die Mark als Lieferanten auf, ebenso hat Rußland während des ganzen Winters Waare nach hier geliefert. Wie aus der Mark und dem südlichen Posen Getreidelieferungen hierherkamen, wird auch von den Mühlen derselben Gegend Mehl hierher angeboten und den hiesigen Mühlen dadurch eine schlimme Konkurrenz bereitet. Die Preise für Roggen gingen allmählich in die Höhe bis auf 156 Mk. und haben erst in der letzten Zeit bei stärkerem Angebot ca. 3 Mk. verloren, so daß schließlich bis 153 Mark notirt wurde. Die Qualität des bezogenen inländischen Roggens war eine sehr schöne, während der russische Roggen vielfach besetzt und klamm war.

In **Gerste** ist in Folge des starken Angebotes, welches hauptsächlich in mittlerer Qualität bestand, das Geschäft sehr gedrückt worden, so daß die Preise anfangs noch weiter zurückgingen und der Verkauf sich schwieriger gestaltete. Die Landwirthe sahen in Folge der gedrückten Preise bei dem Futtermangel sich veranlaßt, die Gerste im eigenen Betriebe als Futter zu verwenden, so daß schließlich das Angebot schwächer wurde. Die Preise für gute Qualitäten sind deshalb wieder auf 130 Mk. gegangen, zumal für die Verladung nach dem Westen die billigen Schiffsfrachten in Betracht kommen. Für feine, milde Qualitäten werden bis 134/135 Mk. gezahlt.

Mehr als jeder andere Artikel hat wider alles Erwarten **Hafer** im Preise profitirt dadurch, daß sich ein starker Export seewärts entwickelte. Die Preise gingen sprungweise bis auf 150 Mk. in die Höhe und behaupteten anhaltend diesen Stand. Bei dieser günstigen Verwerthung des Hafers haben viele Landwirthe, die weniger Gerste bauen, solche als Ersatz für Hafer angekauft und dafür umsomehr Hafer abgesetzt, wobei sie ca. 20 Mk. per Tonne Mehrnutzen erzielten. Den Landwirthen kam bei dem sonstigen Futtermangel sehr zu statten, daß die **Kartoffel-** und sonstige Hackfruchternte sowohl qualitativ wie quantitativ überaus gut gerathen ist. Die Einnahmen von Kartoffeln waren freilich in Rücksicht auf die niedrigen Preise für Spiritus und Stärkefabrikate nur geringe.

**Erbsen** waren auch im Berichts-Jahre bei der Trockenheit mißrathen und nur bei außergewöhnlich hohen Preisen erhältlich. Gute Koch- und Saaterbsen kosteten 190 Mk., während Futterwaare ca. 150 Mk. notirte.

## Durchschnitts-Marktpreise in Bromberg im Jahre 1901.

| Monat. | Weizen (mittel) ℳ | Weizen (mittel) ₰ | Roggen (mittel) ℳ | Roggen (mittel) ₰ | Gerste (mittel) ℳ | Gerste (mittel) ₰ | Hafer (mittel) ℳ | Hafer (mittel) ₰ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 15 | 05 | 13 | 10 | 12 | 50 | 13 | 25 |
| Februar | 15 | 05 | 13 | 20 | 13 | 50 | 13 | 25 |
| März | 15 | 05 | 13 | 20 | 13 | 50 | 13 | 32 |
| April | 15 | 80 | 13 | 51 | 13 | 82 | 13 | 63 |
| Mai | 17 | 29 | 14 | 24 | 14 | 85 | 14 | 80 |
| Juni | 17 | 12 | 13 | 96 | 14 | 30 | 14 | 80 |
| Juli | 16 | 90 | 13 | 83 | 14 | 07 | 14 | 76 |
| August | 17 | 31 | 14 | 33 | 12 | 81 | 13 | 49 |
| September | 16 | 83 | 14 | 38 | 12 | 59 | 13 | 10 |
| Oktober | 16 | 50 | 14 | 22 | 12 | 32 | 12 | 81 |
| November | 16 | 56 | 14 | 75 | 12 | 30 | 13 | 52 |
| Dezember | 17 | 58 | 15 | 20 | 12 | 30 | 14 | 71 |
| Summa | 197 | 04 | 167 | 92 | 158 | 86 | 165 | 44 |
| Durchschnittspreis pro 100 kg 1901 | 16 | 42 | 13 | 99 | 13 | 24 | 13 | 79 |

| Monat. | Hülsenfrüchte: Erbsen (gelbe) zum Kochen ℳ | ₰ | Speise-Bohnen (weiße) ℳ | ₰ | Linsen ℳ | ₰ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 17 | — | 24 | — | 50 | — |
| Februar | 17 | — | 25 | — | 50 | — |
| März | 17 | — | 23 | — | 50 | — |
| April | 17 | 19 | 24 | — | 50 | — |
| Mai | 18 | 50 | 23 | — | 50 | — |
| Juni | 18 | 50 | 27 | — | 55 | — |
| Juli | 18 | 50 | 24 | — | 50 | — |
| August | 16 | 31 | 24 | — | 55 | — |
| September | 16 | 38 | 23 | — | 55 | — |
| Oktober | 16 | 50 | 23 | — | 55 | — |
| November | 16 | 50 | 22 | — | 55 | — |
| Dezember | 17 | 28 | 22 | — | 50 | — |
| Summa | 206 | 66 | 284 | — | 625 | — |
| Durchschnittspreis pro 100 kg 1901 | 17 | 22 | 23 | 67 | 52 | |

| Monat. | Kartoffeln ℳ | ₰ | Richtstroh ℳ | ₰ | Heu ℳ | ₰ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 5 | 50 | 6 | 75 | 6 | 35 |
| Februar | 5 | 50 | 6 | 75 | 6 | 65 |
| März | 5 | 50 | 6 | 75 | 6 | 75 |
| April | 5 | 50 | 6 | 81 | 6 | 81 |
| Mai | 5 | 50 | 10 | 68 | 10 | 84 |
| Juni | 4 | 16 | 11 | — | 11 | — |
| Juli | 5 | 63 | 8 | 78 | 7 | 67 |
| August | 4 | 32 | 7 | 83 | 7 | 35 |
| September | 3 | 68 | 7 | 47 | 7 | 38 |
| Oktober | 3 | 32 | 7 | 42 | 7 | 25 |
| November | 3 | 50 | 7 | 75 | 7 | 55 |
| Dezember | 3 | 50 | 7 | 85 | 7 | 85 |
| Summa | 55 | 61 | 95 | 84 | 93 | 45 |
| Durchschnittspreis pro 100 kg 1901 | 4 | 63 | 7 | 99 | 7 | 79 |

## Sämereien und Saaten.

So ungünstig das Jahr 1901 für die Landwirthschaft, speziell in den Provinzen Posen und Westpreußen war, so günstig gestaltete es sich für den Samenhandel. Der starke Frost ohne Schneedecke im Januar hatte die Wintersaaten und Kleefelder arg mitgenommen, aber noch ahnte Niemand die ganze Größe des Schadens. Erst im April, als die Vegetation beginnen und die Felder grünen sollten, stellte sich heraus, daß fast die sämmtlichen Wintersaaten und Kleefelder vernichtet waren. Es galt nun, Ersatz durch neue Einsaaten zu schaffen, und der Bedarf an Sommersaaten, wie Sommerroggen, Sommerweizen, Gerste, Hafer, Wicken, Buchweizen, Seradella, Senf, Spörgel, Oelrettig war kaum zu decken. Die Preise für diese Artikel gingen sprungweise in die Höhe und es notirten zuletzt:

| | | |
|---|---|---|
| Sommerroggen . . | Mk. 14 | p. 50 kg |
| Sommerweizen . . | „ 12 | „ „ „ |
| Gerste . . . . . | „ 9 | „ „ „ |
| Hafer . . . . . | „ 9 | „ „ „ |
| Wicken . . . . . | „ 12 | „ „ „ |
| Buchweizen . . . | „ 12 | „ „ „ |
| Seradella . . . . | „ 15 | „ „ „ |
| Senf . . . . . | „ 25 | „ „ „ |
| Spörgel . . . . | „ 16 | „ „ „ |
| Oelrettig . . . . | „ 22 | „ „ „ |
| Lupinen, blaue . . | „ 8 | „ „ „ |
| Lupinen, gelbe . . | „ 9 | „ „ „ |

Aber auch die Kleefelder und Wiesen mußten, um dem vorhandenen Futtermangel abzuhelfen, zum größten Theil neu eingesät werden, und so herrschte denn auch für diese Artikel eine außerordentlich rege Nachfrage. So flau sich das Geschäft in diesen Saaten im Januar, Februar gestaltete, so bedeutend entwickelte sich nachher der Konsum.

Rothklee setzte im Januar mit 65 Mk. p. Ctr. ein und ging bis Anfang März auf 50 Mk. herunter, um sich später wieder auf 60 Mk. zu heben.

Weißklee war während der ganzen Saison gefragt, und waren Preise stetig anziehend; zu notiren war 40—68 Mk. p. 50 kg.

Dasselbe gilt von Schwedisch Klee, der zum Schluß überall geräumt war. Preis 60—80 Mk. p. 50 kg.

Wundklee und Gelbklee waren genügend vorhanden und notirten:

| | | |
|---|---|---|
| Wundklee | 60—78 | Mk. p. 50 kg |
| Gelbklee | 25—33 | „ „ „ „ |

Incarnatklee, als Sommerklee viel begehrt, notirte 30—36 Mk. p. 50 kg.

Auch in Luzerne war ein recht belangreiches Geschäft. Preis 50—60 Mk. p. 50 kg.

Gräser waren während der ganzen Saison außerordentlich gefragt, und gingen für einzelne Sorten, wie Engl. Raygras, Schafschwingel, Thymothee Preise erheblich in die Höhe. Es notirten:

| | | |
|---|---|---|
| Engl. Raygras . | 20—28 | Mk. p. 50 kg |
| Ital. Raygras . | 22—32 | „ „ „ „ |
| Franz. Raygras . | 40—48 | „ „ „ „ |
| Thymothee . . . | 22—30 | „ „ „ „ |
| Knaulgras . . . | 40—50 | „ „ „ „ |
| Schafschwingel . . | 30—36 | „ „ „ „ |
| Wiesenschwingel . | 60—70 | „ „ „ „ |
| Wiesenrispengras . | 40—48 | „ „ „ „ |
| Fioringras . . . | 45—60 | „ „ „ „ |
| Wiesenfuchsschwanz | 45—60 | „ „ „ „ |
| Rohrglanzgras | 200—220 | „ „ „ „ |

Bei Schluß der Saison dürften Läger an Klee- und Grassaaten fast überall geräumt sein.

Auch in Futterrunkeln, Wrucken und Pferdezahn-Mais war ein großes Geschäft und konnte die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden.

Das Herbstgeschäft war, wie nach dem Frühjahr anzunehmen war, ebenfalls bedeutend. Da im hiesigen Bezirk wenig Wintergetreide geerntet war, mußte allseitig Saatgut gekauft werden. Es notirten:

| | | |
|---|---|---|
| Saatroggen | 8— 9 | Mk. p. 50 kg |
| Saatweizen | 10—11 | „ „ „ „ |
| Wintergerste | 10 | „ „ „ „ |

Aber auch die späteren Einsaaten von Futtergewächsen, wie Senf, Johannisroggen, Vicia villosa, Stoppelrüben, silbergrauer Buchweizen, Spörgel ꝛc., waren sehr stark begehrt, und wurden Vorräthe überall zu hohen Preisen ausverkauft.

Für den Saatenhändler war das Jahr 1901 eins der lohnendsten.

## Künstliche Düngemittel.

Der Umsatz war in diesem Artikel wie in Futtermitteln wegen der geringen Aufnahmefähigkeit der Landwirthe ein sehr geringer. „Durch die staatliche Nothstandsaktion,“ bemerkt hierzu ein Bericht aus dem Gnesener Kreise, „hatte der Handelsstand ohne ebenmäßigen Vortheil für die Landwirthschaft mehr als nöthig zu leiden. Die Lieferungen selbst für fiskalische Rechnung, welche in unserem und Nachbarkreisen einem einzigen Unternehmer (Raiffeisen-Posen) übertragen waren, sind, wie festgestellt, mehrmals zu höheren Preisen vergeben worden, als Händler beanspruchten, obwohl häufig geringere Qualitäten geliefert wurden.

Der Staat hatte es unterlassen, den von ihm unterstützten Kreisverbänden die Verpflichtung aufzuerlegen, die Lieferungen öffentlich auszuschreiben oder an die in den Kreisen eingesessenen Gewerbetreibenden zu vergeben; die letzteren sind von dem Verkehrsausfall doppelt bedrückt worden.“

**Der Spiritushandel**

hatte sich 1901 leider recht ungünstig entwickelt. Es stellt sich immer mehr als ein großer Fehler heraus, daß nicht gleich bei Begründung der Centrale für Spiritusverwerthung die Möglichkeit einer Beschränkung der Produktion vorgesehen worden ist, denn die lohnenden Preise der ersten beiden Jahre seit Bestehen der Centrale und mehr noch die weit höheren Preise, welche die nicht dem Verbande angeschlossenen Brenner bei außenstehenden Spritfabriken für ihren Spiritus erzielten, haben einen mächtigen Anreiz zur Erhöhung der Production und zur Errichtung einer großen Zahl neuer Brennereien gegeben. Hierzu kommt, daß die traurigen Witterungsverhältnisse des Winters 1900/01 die Situation noch wesentlich verschärft haben, indem viele Brennereigüter sich genöthigt sahen, an Stelle des ausgefrorenen Wintergetreides weite Flächen mit Kartoffeln zu bepflanzen. So ist denn, nachdem schon die Campagne 1900/01 eine außerordentlich starke Branntwein-Produktion gebracht und das Hinübernehmen eines Bestandes von mehr als 50 Millionen Liter in die neue Campagne zur Folge gehabt hat, gegenwärtig eine noch nie dagewesene Ueberproduktion entstanden. Die Hoffnung der Brenner auf die dauernde Erhaltung lohnender Mittelpreise ist hinfällig geworden. Zwar hat die Centrale für die vorjährige Campagne noch den Abschlagspreis von 39 Mk. pro hl (für Bromberg 37,30) zu halten vermocht, eine Nachzahlung jedoch konnte sie nicht gewähren und seit Beginn der neuen Campagne hat sie sich, um weiterer Ueberproduktion entgegenzuwirken, genöthigt gesehen, den Abschlagspreis auf 30 Mk. (für Bromberg 28,30) herabzusetzen.

Angesichts der gefahrdrohenden Lage des Brennerei-Gewerbes wurde auch von Seiten der Reichsregierung im Frühjahr der Versuch gemacht, auf gesetzgeberischem Wege zum Schutze der bestehenden Brennereien einzugreifen, wozu der Ablauf der Brennsteuer am 1. Oktober 1901 Anlaß bot. Die Errichtung neuer Brennereien sollte durch Zumessung eines geringeren Contingents erschwert, der Ueberproduktion durch Verdoppelung der Brennsteuer und Einführung des sogen. Denaturirungszwanges gesteuert werden. Diese Gesetzesvorlage fand nicht die Zustimmung des Reichstages und in Folge zeitigen Schlusses der Session kam nicht einmal die Verlängerung der Brennsteuer in bisheriger Höhe zu Stande, so daß eine solche seit 1. Oktober nicht mehr erhoben wird. Dies ist insofern zu beklagen, als demzufolge auch die Vergütungen in Fortfall gekommen sind, die bisher aus dem Ertrage der Brennsteuer für Export und Denaturirung in Höhe von 6 Mk. bezw. 4,50 Mk. gewährt wurden. Da man aber eine Gesundung der Lage des Artikels hauptsächlich von der möglichsten Ausbreitung des Verbrauchs von Spiritus zu technischen Zwecken erwartet, so wird eine Verbilligung dieser Sorte Spiritus zu erreichen versucht, wozu die erwähnten Rückvergütungen schwer entbehrlich sein dürften.

Die von der Centrale festgesetzten Verkaufspreise für Konsumsprit bewegten sich entsprechend dem Rohspiritus-Einkaufspreise vom Januar bis September 1901 auf der Höhe von Mk. 47—48, im Oktober von durchschnittlich Mk. 42,50, im November/Dezember von durchschnittlich Mk. 38.

Die **Spritfabrik** war in den Wintermonaten sehr stark, später schwächer beschäftigt. Der allgemeine wirthschaftliche Niedergang machte sich auch im Kreise ihrer Abnehmer durch langsamere Zahlungsweise und geringeren Verbrauch bemerklich. Auch Zahlungseinstellungen blieben nicht aus.

In einem anderen Berichte wird darauf hingewiesen, daß die künstliche Preiserhöhung durch den Spiritusring um 10 % über den Normalpreis die Destillateure sehr geschädigt hat, welche auch für die anderen Materialien durchweg erhöhte Preise zahlen mußten. Gegenüber der vertheuerten Fabrikation zeigte sich ein Rückgang im Konsum und größere Zahlungsschwierigkeiten der Kundschaft.

## Colonialwaaren.

Das Geschäft in der Colonialwaaren-Branche setzte zu Anfang des Jahres sowohl im Groß- wie auch im Kleinhandel so günstig ein, daß es zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Leider aber trat vom Juli an ein auffallend merklicher Rückgang ein, der bis zum Schluß des Jahres andauerte. — Eine Begründung hierfür darf man wohl zum Theil in der schlechten Ernte und in den enormen Verlusten an Werthpapieren finden, von welchen ein großer Theil des konsumirenden Publikums betroffen wurde.

Das bestehende Zuckerkartell, sowie alle sonstigen Ring-Vereinigungen, Konsum- und Wirthschafts-Vereine 2c. tragen sicherlich nicht dazu bei, das Geschäft zu beleben und es gewinnt daher den Anschein, daß die Colonialwaaren-Branche einer recht traurigen Zukunft entgegengeht.

Was nun die einzelnen Hauptkonsumartikel anbelangt, ist zu berichten, daß erstens bei:

**Zucker** auf Grund der Kartellbedingungen jede Gewinnchance ausgeschlossen war, und in Folge dessen der Absatz darin eine wesentliche Abschwächung erfuhr.

**Heringe.** Es wurden in Schottland, England, Norwegen, Holland, Deutschland und Schweden zusammen 2 473 000 Tonnen gefangen, also circa 200 000 mehr, als im Jahre 1900. Preise dafür setzten Anfangs verhältnißmäßig billig ein, erfuhren aber in Folge großen Abzugs nach Rußland eine allmähliche Steigerung bis zu 10 Mark per Tonne.

**Kaffee.** Der Konsum war kleiner als im Vorjahre und Preise dafür blieben verhältnißmäßig hoch trotz guter Ernten in den letzten 3 Jahren.

**Cichorien.** Auch bei diesem Artikel war ein Rückgang des Konsums zu merken und die hohen Preise des Vorjahres erfuhren in Folge der unter unter den Fabrikanten geschlossenen Convention keine Aenderung.

**Reis.** Die große Kartoffelernte und die billigen Kartoffelpreise legten den Artikel Reis vollständig lahm und beeinträchtigten den Konsum ganz erheblich.

**Schmalz.** Trotzdem Preise hierfür im Verlaufe des ganzen Jahres schwankend 6—8 Mark per 50 Kilo höher als 1900 waren und zwar speziell für Bratenschmalz, welches zwischen 46—59 Mark per Centner schwankte, war die Nachfrage größer denn je und die Einfuhr von Roh-Schmalz in Bromberg gegenüber dem Vorjahre um circa 1000 Centner größer.

**Petroleum** hatte auch im Jahre 1901 guten Absatz und konnte dem Konsumenten zu dem Preise von 20 Pfennig per Liter zugängig gemacht werden. Preise im Großhandel, und zwar für amerikanisches Petroleum, bewegten sich zwischen 11½—12½ Mark per Centner.

## Der Holzhandel.

Die ungünstige Geschäftslage des Vorjahres hatte sich in verstärktem Maße auf das Jahr 1901 übertragen. Anfänglich verhielt sich denn auch der deutsche Holzhandel mit den Abschlüssen und Einkäufen auf den Ablagen in Rußland sehr zurückhaltend. Als sich dann allmählich größere Verkaufsmassen der verschiedensten Holzgattungen auf der Weichsel angesammelt hatten und die Nachfrage ausblieb, mußten die Verkäufer erheblich von ihren Forderungen nachlassen und zu billigeren Preisen verkaufen. Der Umsatz war ein sehr geringer. Erst im August und September kamen zu billigeren Preisen nennenswerthe Abschlüsse zu Stande, bei denen fast ausnahmslos bessere wie geringere Hölzer durchschnittlich einen weiteren Preisrückgang erfuhren.

Bemerkenswerth und lehrreich waren hierbei mancherlei Verschiebungen in den gewohnten Marktverhältnissen. Die russischen und galizischen Holzhändler, wenn sie auch sonst ihre Hölzer nicht auf den Ablagen in Polen verkauften, pflegten gewöhnlich im Frühjahr oder Sommer ihre Waaren in Thorn oder Schulitz auf der Weichsel anzustellen und hier zum Verkauf zu bringen.

In diesem Jahre ließen sich jedoch viele dieser ausländischen Händler, in der Annahme, bessere Preise zu erzielen, dazu verleiten, mit ihren Holztransporten direkt nach Liepe zu gehen. Wenn naturgemäß eine größere Zufuhr unverkaufter Waare am Konsumplatze an und für sich leicht einen Preisdruck herbeiführt und zu bewirken geeignet ist, so war dies bei der nachhaltig sinkenden Geschäftsconjunctur im Berichtsjahre um so schärfer und intensiver eingetreten.

Die russischen Händler waren gezwungen, zu niedrigeren Preisen zu verkaufen, als solche für sie in Schulitz und Brahemünde erzielbar wären, weil erfahrungsmäßig hier der Absatzmarkt durch den Mitbewerb der Bromberger und westpreußischen Holzindustrie und des Bromberger wie westpreußischen Holzhandels jederzeit ein größerer ist und somit dem Verkäufer wie dem Käufer bessere Chancen bietet. Aber auch nach anderer Richtung hin waren die Vorgänge auf dem Holzmarkte in Deutschland lehrreich genug, um nicht für die Folge eine beachtenswerthe Richtschnur und zwar größere Vorsicht beim Einkauf, im Auslande und in Deutschland, zu geben. Unter dem Einflusse des voraufgegangenen wirthschaftlichen Aufschwunges, welcher erhebliche Preissteigerungen auch im Holzhandel zur Folge hatte, sind dem Fiskus wie den Besitzern von Privatforsten Preise bewilligt worden, welche zuweilen ganz bedeutend selbst die Maximalgrenzen des Voranschlages überschritten. Die Forstbesitzer waren daher schwer zu bewegen, unter diese Grenzen alsdann herunterzugehen und die unerklärliche Geneigtheit der Kauflustigen, die nicht mehr begründeten hohen Preise zu zahlen, hat wesentlich zu den ganz bedeutenden Verlusten mitgewirkt, von denen insbesondere der russische und galiz'sche Holzhandel im Berichtsjahre betroffen wurde. Hoffentlich werden auch die Waldbesitzer sich künftig den sich ändernden Zeiten und den berechtigten Forderungen der Holzkäufer anzupassen wissen.

Noch immer begegnet man der irrthümlichen Auffassung, daß die unentbehrliche Einfuhr ausländischer Hölzer die inländische Forstkultur beeinträchtige. Demgegenüber ist auf die wesentliche Hebung derselben in Preußen hinzuweisen. Es wurden hierzu verwendet

im Jahre 1878: 8 124 485 ha
„ „ 1883: 8 153 913 „
„ „ 1893: 8 192 505 „
„ „ 1900: 8 270 134 „

mithin zeigt die preußische Forstkultur eine Steigerung

von 1878 bis 1883 um 29 428 ha
„ 1883 „ 1893 „ 38 592 „
„ 1893 „ 1900 „ 77 629 „

woran jedoch von den östlichen Provinzen nur Westpreußen theilgenommen hat (um 14 891 ha).

In Ostpreußen hat zu Gunsten des Ackerlandes, das um 160 000 ha gestiegen ist, eine Abnahme der Forstfläche um 29 948 ha, in Posen um 12 923 ha und in Schlesien nur um 1 135 ha stattgefunden.

Der Ertrag ist von 58,4 Millionen Mark in 1895 auf 84 Millionen Mark in 1900, also um 33 % in den 6 Jahren gestiegen. Gleichwohl ist die inländische Produktion in absehbarer Zeit außer Stande, den zunehmenden Inlandsbedarf an Rohhölzern auch nur nennenswerth zu decken.

Der Auslandhandel Deutschlands an Bau- und Nutzhölzern betrug im

| Jahre | Einfuhr | | Ausfuhr | |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | Werth in Millionen Mark | Tonnen | Werth in Millionen Mark |
| 1891—1895 i. D. | 2 840 403 | — | 276 787 | — |
| 1896—1900 i. D. | 4 377 504 | 248,1 | 293 711 | 19,8 |
| 1901 | 4 322 792 | 196,7 | 301 885 | 22,8 |

An der **Einfuhr** nach Deutschland waren betheiligt in den letzten drei Jahren mit

| Bau- und Nutzholz | 1899 | 1900 | 1901 |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | | |
| **a. quer behauen oder besägt** | | | |
| Rußland | 1 009 068 | 975 594 | 1 016 955 |
| Oesterreich-Ungarn | 1 308 105 | 1 513 302 | 1 333 616 |
| **b. längs beschlagen** | | | |
| Rußland | 384 628 | 354 326 | 319 054 |
| Oesterreich-Ungarn | 210 767 | 230 753 | 166 039 |
| **c. gesägt, Kanthölzer** 2c. | | | |
| Rußland | 184 310 | 195 068 | 162 063 |
| Finnland | 113 623 | 101 871 | 120 230 |
| Oesterreich-Ungarn | 444 257 | 507 473 | 384 188 |
| Schweden | 471 859 | 477 326 | 380 703 |
| Amerika | 247 820 | 256 878 | 223 936 |

Der **deutsch-russische Holzhandel** beruht hauptsächlich auf der Flößerei.

## Der Flößereiverkehr

aus Rußland nach Deutschland betrug in den letzten fünf Jahren:

| auf der | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnen | | | | |
| **Memel** (Schmalleningken) | 962 147 | 647 557 | 611 499 | 647 042 | 511 705 |
| **Weichsel** (Schillno) | 716 809 | 883 474 | 980 265 | 722 142 | 756 290 |
| **Warthe** (Pogorzelice) | 29 960 | 60 238 | 22 609 | 12 624 | 9 497 |
| Summa To. | 1 708 916 | 1 591 269 | 1 614 373 | 1 381 808 | 1 277 492 |

Auf der **Weichsel** über Schillno sind eingeflößt: 1901: 1750 Traften gegen 1808 in 1900.

Nach Waarengattungen beträgt die Einfuhr

| | 1900 | 1901 |
|---|---|---|
| | Stück | Stück |
| Kieferne Rundhölzer | 696 548 | 545 656 |
| „ Balken, Mauerlatten, Timber | 548 991 | 714 861 |
| „ Sleepers | 409 704 | 652 071 |
| „ Schwellen | 908 691 | 1 016 619 |
| „ Weichenschwellen | — | 38 796 |
| „ Riegelholz | 9 811 | 79 069 |
| „ Bretter, Bohlen | 9 765 | — |
| Tannen Rundholz | 45 792 | 52 670 |
| „ Balken, Mauerlatten | 91 355 | 121 117 |
| Eichen Rundholz | 8 253 | 8 734 |
| „ Plançons, Kanthölzer | 17 522 | 19 531 |
| „ Kreuzhölzer | 3 554 | 4 394 |
| „ Rundschwellen | 60 280 | 85 160 |
| „ Schwellen | 279 841 | 265 367 |
| „ Weichen | 27 161 | 20 067 |
| „ Tramwayschwellen | 42 307 | 46 964 |
| „ Stäbe | 39 268 | 24 466 |
| „ Blamiser | 6 947 | 20 424 |
| „ Speichen | 96 566 | 125 714 |
| „ Fußbodenstäbe | 35 961 | — |
| „ Felgen | 357 | — |
| Elsen Rundhölzer | 118 400 | 161 295 |
| Eschen | 3 309 | 5 468 |
| Espen | 801 | 206 |
| Birken | 2 016 | 1 285 |
| Rüstern | 266 | 209 |
| Weißbuchen Rundhölzer | 2 863 | 555 |

Nach dem **Weichselhafen Brahemünde** sind folgende Holzgattungen und Mengen eingeflößt worden:

| Holzgattung | Festmeter | | |
|---|---|---|---|
| | 1899 | 1900 | 1901 |
| Kiefern Rundholz | 521 674 | 524 773 | 496 200 |
| „ Kantholz | 104 964 | 47 560 | 92 828 |
| „ Schwellen | 29 024 | 6 606 | 10 738 |
| Eichen Rundholz | 6 018 | 6 272 | 1 653 |
| „ Kantholz | 533 | — | — |
| „ Plançons | 13 350 | 4 946 | 6 437 |
| „ Schwellen | 359 | 1 146 | 837 |
| „ Stäbe und Stabholz | 141 | — | — |
| Tannen Rundholz | 11 403 | 28 830 | 29 633 |
| „ Kantholz | 7 408 | 8 290 | 3 210 |
| Birken Rundholz | 1 469 | 803 | 104 |
| Elsen Rundholz | 41 067 | 37 305 | 68 044 |
| Eschen Rundholz | 1 225 | 2 221 | 1 771 |
| Buchen, Pappeln u. s. w. Rundholz | 800 | 814 | 142 |
| In Summa | 739 435 | 669 566 | 711 597 |
| oder (à 600 kg) in Tonnen | 443 661 | 401 740 | 426 958 |

Durch den **Bromberger Kanal** (II. Schleuse) wurden 1901 weitergeflößt in laufenden Metern à 4 Meter Breite folgende

| Holzgattungen | von der Weichsel | von der Oberbrahe | Zusammen. |
|---|---|---|---|
| Kiefern Rundholz . . . . | 462 656 | 31 798 | 494 454 |
| „ Kantholz . . . . | 53 590 | 10 | 53 600 |
| Eichen Rundholz . . . . | 3 038 | — | 3 038 |
| „ Kantholz . . . . . | 12 850 | — | 12 850 |
| Ellern Rundholz . . . . | 22 898 | — | 22 898 |
| Eschen „ . . . . | 929 | — | 929 |
| Birken „ . . . . | 766 | — | 766 |
| lfde. Meter | 556 727 | 31 808 | 588 535 |
| dagegen in 1900 . . . | 455 670 | 31 258 | 486 928 |

Zu den einzelnen Holzgattungen wird noch Folgendes berichtet:

In Rundkiefern sind 150 892 Stück weniger als im Vorjahre eingegangen. Darunter waren ca. 85 000 Stück alte Hölzer, die auf der Narew und Bug überwintert hatten. In diesem Jahre sind keine Rundkiefern unterwegs geblieben.

Die Kauflust war das ganze Jahr hindurch matt. Erst im Herbst wurden größere Abschlüsse zu sehr mäßigen Preisen gemacht, so daß nur 22 Traften unverkauft blieben, die im Hafen Brahemünde überwintern.

Kantkiefern 714 861 Stück, 165 870 Stück mehr als im Vorjahre. Weil die Rundholzpreise im Herbst 1900 bereits zurückgegangen waren, wurde wieder mehr Kantholz und namentlich in den Gegenden gearbeitet, wo sich die Transportkosten theuer stellen.

Die Berliner Mauerlatten, Balken, Timber und Sleeper fanden im Frühjahr noch willige Abnehmer, nachher aber gingen auch für diese Artikel die Preise wesentlich zurück. Danzig war für die englischen Timber und Sleepers wohl aufnahmebereit, aber die Geldknappheit erschwerte den Handel ungemein, wozu noch das Fallissement einer großen Firma wesentlich beitrug.

Rundtannen 52 670 Stück und zwar 6878 Stück mehr als im Vorjahre. Diese waren sehr schwer verkäuflich und wurden dann schließlich im Herbst ca. 20 Prozent unter den vorjährigen Preisen gehandelt. Das Absatzgebiet war außer Westpreußen hauptsächlich die Elbe. Berlin kaufte keine Tannen mehr, weil genug billige Kiefern angeboten wurden.

Rundelsen 161 295 Stück, 42 895 Stück mehr als im Vorjahre. Außer den im Jahre 1898 eingeführten Elsen ist dies die höchste Zahl. Es befindet sich darunter freilich ein erheblicher Theil, welcher wegen des vorjährigen kleinen Wasserstandes auf dem Bug und Muchawiec überwintert haben.

Elsen werden meist schon auf den Ablagen in den Gouvernements Minsk und Wolhynien gekauft und gebrackt, und die mittlere und geringere Waare kommt meist nur unverkauft an den hiesigen Markt.

Die Preise sind auch etwas zurückgegangen, aber die Waare blieb begehrt.

Rundeschen . . 5468 Stück, mithin 2159 Stück mehr als im Vorjahre.
Rundespen . . 206 Stück, mithin 595 Stück weniger als im Vorjahre.
Rundrüstern . 209 Stück, mithin 57 Stück weniger als im Vorjahre
Rundbirken. . 1285 Stück, mithin 731 Stück weniger als im Vorjahre.
Rundweißbuchen 555 Stück, mithin 2308 Stück weniger als im Vorjahre.

Diese Holzsorten, mit Ausnahme der Eschen und Weißbuchen werden sehr ungerne gehandelt, weil sie als Wasserholz ihren Zweck nicht erfüllen. Aber auch die Rundeschen sind im Preise zurückgegangen. Weißbuchen kamen wenig in Betracht, die Zufuhr war zu klein.

Eichene Plançons und □ Eichen 19 531 Stück, somit 2009 Stück mehr als im Vorjahre.

Diese fanden meist zu den vorjährigen Preisen Abnehmer in Stettin, hauptsächlich aber in Danzig.

Rundeichen 8734 Stück, somit 481 Stück mehr als im Vorjahre, waren wenig begehrt und schwer verkäuflich. Die Preise gingen um 20—25 Prozent zurück.

Eichene Bahnschwellen 265 367 Stück, 14 474 Stück weniger als im Vorjahre. Diese wurden 1 Mark pro Stück billiger als im vorigen Jahre angeboten, dabei schwer an den Mann zu bringen. Der Grund dafür liegt in der rückgängigen Conjunctur, hauptsächlich aber darin, daß eichene Schwellen durch inländische buchene Schwellen ersetzt werden sollen.

Eichene Rundschwellen 85 160 Stück, also 24 880 Stück mehr als im Vorjahre, fanden in Danzig zu etwas herabgesetzten Preisen willige Abnehmer.

Kieferne Schwellen 1 016 619 Stück, also 107 928 Stück mehr als im Vorjahre, wurden im Frühjahr noch zu mäßigen Preisen gehandelt. Als aber bei den Submissionen in Hannover und Bromberg zu enorm billigen Preisen offerirt wurde, da war kein Halten mehr und die Preise sanken um ca. 25 Prozent gegen das Vorjahr.

Eichene Tramway-Schwellen 46 964 Stück, also 4657 Stück mehr als im verflossenen Jahre, waren schwer verkäuflich und gingen gleichfalls im Preise zurück.

Faßdauben 24 446 Stück, also weniger 10 802 Stück wie im vorigen Jahre.

Blamiser 20424 Stück, also mehr 13477 Stück wie im vorigen Jahre.

Faßdauben waren gar nicht und Blamiser wenig begehrt.

## Im Kohlenhandel

war eine wesentliche Aenderung insofern nicht bemerkbar, als die Gruben — trotz der beseitigten Kohlennoth des Vorjahres — bis zum April an den hohen Preisen festhielten und erst allmählich zu ganz unerheblichen Ermäßigungen sich verstanden. Immerhin blieben die Preise höher als in den normalen Vorjahren, worunter ganz erheblich die Industrie nach den übereinstimmenden Berichten anhaltend schwer zu leiden hat. Der Handel hatte unter dem Mitbewerb der Gründungen von landwirthschaftlichen und anderen Ein- und Verkaufsvereinen zu leiden, trotzdem die Verkaufspreise derselben angeblich nicht billiger waren.

An englischen Steinkohlen betrugen die Zufuhren ab Danzig durch die Karlsdorfer Schleuse 1901: 10 757 Tonnen gegen 15 172 Tonnen in 1900.

Nach der Stadt Bromberg betrug die Kohleneinfuhr:

| | zu Wasser | per Bahn |
|---|---|---|
| 1897: | 8 758 Tonnen | 102 146 Tonnen |
| 1898: | 8 158 „ | 104 879 „ |
| 1899: | 7 271 „ | 118 363 „ |
| 1900: | 13 188 „ | 106 984 „ |
| 1901: | 9 315 „ | 111 784 „ |

## Der Eisenhandel

hatte nicht die gewünschte Besserung gebracht. Der lange, strenge Winter hatte das übliche Frühjahrsgeschäft aufgehalten und eine weitere Abbröckelung der Preise in vielen Artikeln herbeigeführt. Erst nach Ostern mit dem Einsetzen einer zwar schwachen Bauthätigkeit ist eine gewisse Belebung zu verzeichnen, ohne auch nur annähernd die Umsätze der Vorjahre herbeizuführen. Gut gefragt waren Wasser-, Gas- und Kanalisations-Artikel wie Guß-, Blei- und Gasröhren, sodaß hierdurch ein gewisser Ersatz erzielt wurde; ebenso gut war die Nachfrage nach Zinkblech, Blei, Zinn und Weißblech. — Die Belebung des Geschäftes in diesen Artikeln ist zum großen Theil durch die Anlagen von Wasserleitungen und Gasanstalten in den Städten der Umgegend hervorgerufen.

In Folge der schlechten Ernte trat dann gegen Herbst ein merklicher Geschäftsrückgang ein und selbst Preisermäßigungen vermochten nicht, den Konsum und die Kaufkraft anzuregen. Gegen Jahresschluß schien sich die Tendenz im Großhandel zu bessern, welche bis zum Frühjahr 1902 eine weitere, allerdings sehr bescheidene Verkehrsbelebung verursachte.

## Der Wollhandel

hatte im Jahre 1901 wie im Vorjahre einen ungünstigen Verlauf. Am Beginn des Jahres befanden sich noch auf den Lägern der Händler in der Provinz und auf den Hauptstapelplätzen große, aus dem Vorjahre zu hohen Preisen angekaufte Bestände, deren Realisirung selbst zu verlustbringenden Preisen schwer zu bewirken war. Die Wollwaaren-Industrie hatte schlechten Absatz und niedrige Preise für ihre Produkte und wurde sowohl in den Wollkämmereien wie in der Webwaaren-Industrie der Betrieb, soweit irgend möglich, eingeschränkt. Die Preise für Wolle behielten nicht nur den niedrigen Stand, den sie am Beginn des Jahres hatten, sondern bröckelten noch, beeinflußt von dem Bestreben der Inhaber, sich ihrer Bestände zu entäußern, successive ab und gelangten auf den niedrigsten Stand, den der Artikel seit 7 bis 8 Jahren hatte.

Das Geschäft war andauernd schleppend, der Absatz ein schwieriger und unter diesem Eindruck war der Verlauf der Auktionen in Berlin, Breslau und Forst sowie der Wollmärkte im Juni für die Produzenten und Händler ein höchst unbefriedigender.

Nicht ohne Einfluß waren die verschiedenen Bankfallissements auf die Wollwaaren-Industrie sowie die Einschränkung des Credites seitens einiger Banken. Und wenn in der Textilindustrie auch nur vereinzelt Zahlungseinstellungen erfolgten, so wurde hierdurch doch das Mißtrauen gegen andere bisher als creditfähig gehaltene Firmen angeregt. Die Wollhändler haben bisher zum Theil es nicht ermöglichen können, ihre Bestände abzusetzen und wo dies geschehen ist, haben die Verkäufe keinen Nutzen, hingegen in den meisten Fällen Verluste gebracht.

Wenn die Auktionen in den Monaten Januar und Februar 1902 auch bessere Tendenz und sogar einen Preisaufschlag von 5 bis 10 % gegen die November-Auktion brachten, so hat sich diese günstige Stimmung bis jetzt auf den deutschen Märkten noch wenig bemerkbar gemacht, welche vorerst noch einen schleppenden Charakter bewahrt haben.

## Manufakturwaaren.

Das Geschäftsjahr 1901 hatte namentlich im zweiten Halbjahre sehr unter der allgemeinen ungünstigen Wirthschaftslage zu leiden. In wollenen Kleiderstoffen ist eine günstige Wendung insofern zu verzeichnen, als durch die herrschende Mode nur glatte, gute Qualitäten geführt wurden, die keine so verlustbringenden Bestände zurücklassen wie Musterwaaren. Baumwollwaaren hatten einen niedrigen, Leinenwaaren dagegen einen hohen Preisstand.

In Damen-Confection wurde die schwarze Farbe, sowohl im Frühjahr wie im Herbst, sehr bevorzugt, auch fand die lange Form immer größere Aufnahme, so daß in Folge der besagten Begleiterscheinungen sich die ungünstige Geschäftslage weniger fühlbar machte, als dies nach der allgemeinen Sachlage befürchtet werden konnte.

# II. Industrie.

Trotz der Schädigung, welche die industrielle Entwickelung im diesseitigen Bezirk durch die allgemeine ungünstige Wirthschaftslage erlitten hat, und trotz der theilweise erheblichen Verluste, von welchen auch die Industrie unseres Bezirks durch den Zusammenbruch mehrerer auswärtiger Banken und verbündeter Industrieunternehmen betroffen wurde, haben sich die Grund- und Unterlagen für die diesseitige Industrie im Allgemeinen als solide erwiesen. Man konnte sich wiederholt davon überzeugen, daß viele natürliche und recht günstige Vorbedingungen zu den besten Hoffnungen für die weitere gedeihliche Industrialisirung des diesseitigen Bezirks berechtigen. Wenn gleichwohl diese Entwickelung nicht in dem berechtigten Umfange sich vollzieht und fortschreitet, so sind es hauptsächlich die vermeidlichen Vertheuerungen der Roh- und Hülfsstoffe, die Erschwerungen und Vertheuerungen in dem Bezuge derselben und in dem Absatze der Fabrikate. Die angestrebten Verbesserungen und Verbilligungen des Wasser- und Bahntransports erweisen sich von Jahr zu Jahr als ein immer dringenderes Verkehrsbedürfniß für die Erhaltung und gedeihliche Entwickelung der Industrie, an welcher naturgemäß auch die Landwirthschaft des diesseitigen Bezirks immer größeres Interesse findet. Dies ergiebt sich auch aus folgender, nach Angaben der Berufsgenossenschaften gefertigten Zusammenstellung:

| Gewerbezweig | Anzahl der Betriebe 1901 | Anzahl der Betriebe 1900 | Durchschnittliche Zahl der Arbeiter 1901 | Durchschnittliche Zahl der Arbeiter 1900 | Gesammter Arbeitsverdienst M. 1901 | Gesammter Arbeitsverdienst M. 1900 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **a. Großindustrie.** | | | | | | |
| Bekleidungsindustrie . . . . | 8 | 9 | 343 | 351 | 184 390 | 182 471 |
| Bergwerke . . . . . . . | 5 | 5 | 437 | 398 | 364 488 | 318 285 |
| Brauerei und Mälzerei . . . | 24 | 23 | 328 | 287 | 239 832 | 212 460 |
| Brennerei . . . . . . . | 242 | 233 | 1 497 | 1 527 | 945 550 | 910 455 |
| Buchdruckerei . . . . . . | 28 | 27 | 467 | 446 | 319 379 | 303 360 |
| Chemische Industrie . . . . | 61 | 55 | 213 | 465 | 149 028 | 379 709 |
| Edel- und Unedelmetallindustrie | 4 | 4 | 52 | 125 | 39 064 | 54 512 |
| Eisen- und Stahlindustrie . . | 123 | 85 | 2 024 | 2 487 | 1 092 759 | 1 698 951 |
| Feinmechanik . . . . . . | 5 | 4 | 12 | 10 | 16 020 | 5 380 |
| Fleischerei . . . . . . . | 280 | 268 | 565 | 515 | 313 792 | 278 534 |
| Gas- und Wasserwerke . . . | 15 | 10 | 272 | 224 | 229 060 | 193 120 |
| Glasindustrie . . . . . . | 3 | 3 | 987 | 592 | 341 721 | 251 491 |
| Holzindustrie . . . . . . | 125 | 182 | 3 076 | 2 644 | 2 196 642 | 1 883 493 |
| Lederindustrie . . . . . . | 2 | 3 | 144 | 137 | 150 824 | 128 705 |
| Müllerei . . . . . . . . | 612 | 542 | 895 | 1 020 | 592 735 | 650 000 |
| Nahrungsmittelindustrie . . . | 15 | 15 | 52 | 60 | 31 021 | 33 844 |
| Papierindustrie . . . . . . | 1 | 1 | 28 | 38 | 17 343 | 22 764 |
| Steinbrüche und Grabereien . | 18 | 22 | 2 416 | 621 | 371 472 | 394 135 |
| Tabakindustrie*) . . . . . | 22 | 21 | 365 | 358 | 131 209 | 128 696 |
| Textilindustrie . . . . . . | 8 | 7 | 57 | 64 | 29 025 | 25 573 |
| Töpfereiindustrie . . . . . | 4 | 4 | 548 | 825 | 371 662 | 571 188 |
| Ziegelindustrie . . . . . . | 290 | 287 | 3 589 | 3 679 | 1 420 120 | 1 498 790 |
| Zuckerindustrie . . . . . . | 10 | 10 | 4 752 | 4 589 | 2 045 589 | 1 888 637 |
| **b. Transportgewerbe.** | | | | | | |
| Binnenschiffahrt . . . . . | 96 | 95 | 155 | 165 | 260 817 | 155 017 |
| Flößerei . . . . . . . . | 24 | 17 | 2 857 | 2 818 | 978 690 | 975 030 |
| Fuhrwerksbetrieb . . . . . | 126 | 135 | 273 | 301 | 147 993 | 167 580 |
| Speditionsbetrieb . . . . . | 231 | 191 | 840 | 690 | 604 720 | 550 230 |
| Straßenbahnbetrieb . . . . . | 5 | 5 | 485 | 494 | 388 512 | 293 979 |
| **c. Baugewerbe.** | | | | | | |
| Baugewerbe . . . . . . . | 844 | 811 | 6 829 | 6 965 | 3 779 204 | 3 979 710 |
| Schornsteinfegergewerbe . . . | 55 | 52 | 70 | 70 | 33 888 | 37 279 |
| Tiefbaugewerbe . . . . . . | 134 | 227 | 1 040 | 1 465 | 871 629 | 1 263 633 |
| | 3 420 | 3 353 | 35 668 | 34 430 | 18 658 178 | 19 437 011 |
| | Betriebe | | Arbeiter | | Mark Arbeitslöhne | |

*) Für 1901 nach privaten Angaben.

## Landwirthschaftliche Betriebe

waren im Regierungsbezirk Bromberg

**1900:** 45 674 mit 167 697 Arbeitern,

**1901:** 42 004 „ 167 812 „

## Dampfkessel.

Es befanden sich nach den Angaben des Dampfkessel-Ueberwachungs-Vereins für die Provinz Posen im Regierungsbezirk Bromberg mit Ausnahme der der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstellten Dampfkessel

| | 1900 | 1901 | | 1900 | 1901 |
|---|---|---|---|---|---|
| feststehende Dampfkessel | 814 | 867 | Holzimprägniranstalten | 1 | 1 |
| bewegliche Dampfkessel | 756 | 781 | Holzzerkleinerung | 1 | 2 |
| Schiffskessel | 29 | 31 | Mahlmühlen | 33 | 35 |
| zusammen | 1599 | 1679 | Bäckereien | 1 | 1 |
| | | | Stärke-, Stärkesyrupfabriken | 28 | 28 |
| Dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Gewerbe und Industrien, wie folgt: | | | Schlachthäuser | 13 | 13 |
| | | | Braunkohlenwerk | — | 5 |
| | | | Steinsalzbergwerk | — | 7 |
| Hammerwerke | 2 | 2 | Saline | — | 6 |
| Cementsteinfabriken | 2 | 2 | Molkereien, Butter- und Käsefabrikation | 103 | 112 |
| Steingutfabriken | 4 | 4 | | | |
| Porzellanfabriken | 2 | 2 | Wasserversorgung | 24 | 24 |
| Gypsmühlen | 3 | 3 | Mineralwasserfabriken | 2 | 3 |
| Ziegeleien und Thonröhrenfabriken | 60 | 60 | Rohzuckerfabriken | 117 | 117 |
| Glashütten | 1 | 1 | Bierbrauereien | 19 | 19 |
| Gelbgießereien | 2 | 2 | Brennereien und Spritraffinerien | 162 | 171 |
| Eisengießereien | 2 | 2 | Schnupftabakfabriken | 1 | 1 |
| Maschinenfabriken und Kesselschmiede | 23 | 24 | Badeanstalten | 6 | 6 |
| Schlossereien | 17 | 17 | Waschanstalten | 8 | 8 |
| Feilenhauereien | 2 | 2 | Baugewerbe | 1 | 1 |
| Wagenbauanstalten | 1 | 1 | Buchdruckereien | 5 | 5 |
| Gasanstalten | 5 | 5 | Lokomotiven für Industriebahnen | 38 | 38 |
| Oelmühlen | 5 | 5 | Dampfschiffe, Bagger | 29 | 31 |
| Wollspinnereien | 1 | 1 | Landwirthschafliche Lokomobilen, Futterdämpfer 2c. | 658 | 678 |
| Kalkbrüche | 5 | 5 | | | |
| Kalkcementfabriken | 6 | 6 | Dampfpflüge | 53 | 57 |
| Chemische Großindustrie (Sodafabrik) | 9 | 9 | Elektricitätserzeugung | 9 | 11 |
| | | | Petroleumlagerei | 1 | 1 |
| Färbereien | 4 | 4 | Speicherei | 1 | 1 |
| Pappfabriken | 1 | 1 | Feuerspritze | 1 | 1 |
| Gerbereien | 3 | 5 | Dampfkrähne | 6 | 6 |
| Schneidemühlen | 97 | 99 | Drechslereien | — | 3 |
| Tischlereien | 17 | 17 | Hefenfabrik | — | 1 |
| Faßreifenfabriken | 1 | 1 | Desinfections-Anstalt | — | 1 |
| Holzschnitzereien | 1 | 1 | Heizanlage | — | 1 |
| Kistenfabrik | 2 | 4 | Torfpresse | — | 1 |

## Bromberger Heizerschule.

Diese vom Technischen Verein zu Bromberg 1899 gegründete Heizerschule hat in fünf Unterrichtskursen bisher 86 Schüler ausgebildet. Diese bestanden größtentheils aus Heizern und Maschinisten, welche in Stellung sind, sowie aus jüngeren Schlossern, Schmieden, Maschinenbauern, Metallarbeitern, welche sich ausbilden ließen, um später auch als Heizer fungiren zu können.

Der theoretische Unterricht, an drei Abenden der Woche abgehalten, umfaßt: 1. physikalische und chemische Grundbegriffe (Bestandtheile des Kesselspeisewassers und dessen Reinigung), 2. Bau der Dampfkessel, 3. Armaturen, 4. Betrieb der Dampfkessel, 5. Dampffässer, 6. Gesetzesvorschriften und Schutzvorrichtungen.

Der praktische Unterricht, von einem tüchtigen, erfahrenen Lehrheizer geleitet, beschäftigt die Schüler an im Betriebe befindlichen Kesseln der verschiedenen Systeme und giebt ihnen Gelegenheit, die noch erforderlichen Handfertigkeiten zu erwerben.

Die schon bedeutende Modellsammlung ist theils aus eigenen Mitteln beschafft, andererseits sind von Industriellen Modelle, Zeichnungen, Kataloge u. s. w. unentgeltlich übermittelt worden. Auch sind interessante Stücke von verrosteten und deformirten Kesselblechen, sowie die verschiedensten Kesselsteinbildungen vorhanden.

Auch ist mit der Heizerschule eine Arbeitsvermittelung eingerichtet, die Heizern, welche die Schule absolvirt haben, unentgeltlich Heizerstellen nachweist.

## Unfälle.

Nach den Berichten der Gewerbe-Inspektionen betrug die Zahl der **Unfälle** in den ihnen unterstellten Betrieben:

| | Gewerbe-Inspektionsbezirk | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Bromberg | | Inowrazlaw | |
| | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 |
| Zahl der Arbeiter | 13 326 | 15 525 | 7 183 | 7 525 |
| Zahl der Unfälle | 454 | 551 | 197 | 176 |
| darunter | | | | |
| Erwerbsunfähigkeit über 13 Wochen | 47 | 58 | 93 | 47 |
| Todesfälle | 4 | 5 | 9 | 4 |

| | Insgesammt betrug die | | Davon Unfälle mit | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Arbeiter | Zahl der Unfälle | Erwerbsunfähigkeit über 13 Wochen | tödtlichem Ausgange |
| 1900 | 20 509 | 651 | 140 | 13 |
| 1901 | 23 050 | 727 | 105 | 9 |

## Zuckerindustrie.

**Die Betriebsergebnisse der deutschen Zuckerfabriken vom 1. August 1901 bis 30. April 1902** waren folgende:

### A. Verwendete Zuckerstoffe.

1. in Rübenzuckerfabriken.

| | a. Rüben. | b. Rohzucker. | c. Raffinirte Zucker. | Zucker-Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 159 997 806 dz | 1 167 618 dz | 43 018 dz | 199 741 dz |
| 1900/1901 | 132 522 911 „ | 1 128 914 „ | 34 927 „ | 302 313 „ |

2. in Zuckerraffinerien.

| | a. Rüben. | b. Rohzucker. | c. Raffinirte Zucker. | Zucker-Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | — | 7 949 187 dz | 32 157 dz | — |
| 1900/1901 | — | 7 738 215 „ | 44 958 „ | — |

3. in Melasse-Entzuckerungsanstalten.

| | a. Rüben. | b. Rohzucker. | c. Raffinirte Zucker. | Zucker-Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | — | 53 146 dz | 57 131 dz | 1 901 831 dz |
| 1900/1901 | — | 57 551 „ | 70 832 „ | 1 815 620 „ |

4. Zuckerfabriken überhaupt (1 bis 3).

| | a. Rüben. | b. Rohzucker. | c. Raffinirte Zucker. | Zucker-Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 159 997 806 dz | 9 169 951 dz | 132 306 dz | 2 101 572 dz |
| 1900/1901 | 132 522 911 „ | 8 924 680 „ | 150 717 „ | 2 117 933 „ |

### B. Produzirte Zucker.

1. in Rübenzuckerfabriken.

| | a. Rohzucker. | b. Raffinirte und Konsumzucker zusammen (einschl. Zuckerwaaren). | c. Zucker-Abläufe. 1. Speisesyrup. | c. Zucker-Abläufe. 2. andere Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 19 942 606 dz | 2 522 425 dz | — | 2 717 381 dz |
| 1900/1901 | 17 052 879 „ | 2 309 908 „ | — | 2 310 199 „ |

2. in Zuckerraffinerien.

| | a. Rohzucker. | b. Raffinirte und Konsumzucker | 1. Speisesyrup. | 2. andere Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 46 477 dz | 7 126 004 dz | 11 035 dz | 679 391 dz |
| 1900/1901 | 38 231 „ | 6 922 214 „ | 11849 „ | 665 072 „ |

3. in Melasse-Entzuckerungsanstalten.

| | a. Rohzucker. | b. Raffinirte und Konsumzucker | 1. Speisesyrup. | 2. andere Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 73 915 dz | 798 797 dz | 26 760 dz | 134 072 dz |
| 1900/1901 | 59 844 „ | 781 116 „ | 23 438 „ | 132 323 „ |

4. in Zuckerfabriken überhaupt (1 bis 3).

| | a. Rohzucker. | b. Raffinirte und Konsumzucker | 1. Speisesyrup. | 2. andere Abläufe. |
|---|---|---|---|---|
| 1901/1902 | 20 062 998 dz | 10 447 226 dz | 37 795 dz | 3 530 844 dz |
| 1900/1901 | 17 150 954 „ | 10 013 238 „ | 35 287 „ | 3 107 594 „ |

Der **Auslandshandel** war folgender:

| | Einfuhr 1900 | Einfuhr 1901 | im Werthe 1900 | im Werthe 1901 |
|---|---|---|---|---|
| Pos. 699. Rohzucker in dz . . . | 4 454 | 5 837 | 125 000 Mk. | 172 000 Mk. |
| „ 700. Raff. Zucker in dz . . | 7 922*) | 11 651**) | 320 000 „ | 522 000 „ |

*) davon 1900: 2 507 dz im Veredelungsverkehr.
**) „ 1901: 1 858 „ „

| | | Ausfuhr | | im Werthe | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1900 | 1901 | 1900 | 1901 |
| Pos. 701. | Rohzucker in dz . . . | 5 629 955 | 4 734 191a) | 111 473 000 Mk. | 93 500 000 Mk. |
| „ 702. | Zucker in Broten in dz . | 4 257 071 | 5 941 814b) | 101 148 000 „ | 140 940 000 „ |
| „ 703. | Sonst harter Zucker in dz | 171 833 | 205 809 | 4 045 000 „ | 4 857 000 „ |
| „ 704. | Zucker ohne Ausfuhrzuschuß in dz . . . . | 5 797 | 2 646 | 117 000 „ | 52 000 „ |

a) davon 2 042 412 dz nach England und 1 135 414 nach den Vereinigten Staaten Amerikas.
b) „ 4 237 839 dz nach England.

Von den zehn im diesseitigen Bezirke gelegenen Zuckerfabriken waren nur folgende Einzelberichte erhältlich:

1. Die Zuckerfabrik **„Nakel“** begann die 21. Campagne am 26. September und beendete sie am 20. Dezember 1901.

Verarbeitet wurden 1901: 1 312 038 Centner Rüben gegen 1 023 036 Centner im Vorjahre, die von 10 850 Morgen geerntet wurden, also Ertrag des Morgens 120,93 Centner gegen 97,34 Centner im Vorjahre.

Der Zuckergehalt und die Reinheit des Saftes waren geringer als in den Vorjahren (15,80 Prozent gegen 16,66 Prozent). Die Verkaufspreise waren gleichfalls niedriger. Die Gesammtunkosten einschl. Betriebssteuer betrugen pro Centner 34,58 Pf. gegen 33,98 Pf. im Vorjahre.

Der Bruttogewinn war 200 083,25 Mk., wovon nach ordentlichen Abschreibungen mit 62 717,38 Mk. ein Reingewinn von 137 365,87 Mark verblieb. An Dividende wurden $12\frac{1}{2}$ Prozent auf das 948 000 Mark betragende Aktienkapital vertheilt.

2. Die Zuckerfabrik **„Niezychowo“** eröffnete die Campagne 1901/02 am 17. Oktober und schloß sie am 8. Dezember 1901.

Verarbeitet wurden 686 152 Centner Rüben (540 042 Centner im Vorjahre) von 5122 Morgen. Der Ertrag des Morgens war also 134 Centner gegen 109,7 Centner im Vorjahre.

Der Zuckergehalt war 14,6 Prozent gegen 17,3 Prozent pro Centner. Die Verkaufspreise waren niedriger; die Gesammtunkosten betrugen 35,759 Pf. gegen 41,413 Pf. pro Centner Rüben.

Das Betriebsconto weist einen Ueberschuß von 119 992,96 Mark gegen 111 972,59 Mark im Vorjahre auf. Es betrugen:

| | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| Abschreibungen | 47 078,39 M. | 49 562,85 M. |
| Reservefonds | 14 431,30 „ | 13 501,04 „ |
| Auszahlung pro Ctr. Rüben | 0,80 „ | 1,10 „ |
| Dividende | 5 % | 5 % |

3. Die Zuckerfabrik **„Kujavien“** in Amsee verarbeitete vom 8. Oktober bis 27. November 1900 1 012 010 Ctr. Rüben. Die Ausbeute der Produkte war 15,39 % gegen 15,1 % im Vorjahre.

Der Ctr. Rüben kostete 111 Pf. gegen 117,4 Pf. im Vorjahre. Bebaut werden 14 000 Morgen gegen 12 900 Morgen in den Vorjahren.

Auf das 1 000 000 Mark betragende Aktienkapital ergab sich für 1900/1901 nach den angemessenen Abschreibungen und Verlusten ein Reingewinn von 182 296,86 Mark.

4. Die Zuckerfabrik **„Kruschwitz“** verarbeitete vom 8. Oktober bis 16. Dezember 1900 2 104 840 Ctr. Rüben, welche pro Ctr. 98,56 Pf. oder 4,22 Pf. weniger als im Vorjahre kosteten.

Die Ausbeute aller Produkte betrug 15,71 % gegen 15,26 % im Vorjahre.

Der Reingewinn betrug 1 112 209,65 Mark.

Nach Rücklagen in den Reservefonds (5 %) und Dotirung des Dividenden-Reservefonds mit 400 000 Mark, Tantièmen u. s. w. wurden 22 % Dividende auf das 2 484 000 Mark betragende Aktienkapital vertheilt, welchem gegenüber die Gesammtreserven bereits die Höhe von 1 428 757,89 Mk. erreicht haben.

5. Die Zuckerfabrik **„Tuczno“** verarbeitete vom 9. Oktober bis 29. November 1900 752 400 Centner Rüben von 6800 Morgen (Ertrag 110 Ctr. gegen 135 Ctr. im Vorjahre).

Die Ausbeute betrug 15,86 % (16,27 % im Vorjahre).

Nach Abschreibungen (112 433,65 Mark) betrug der Reingewinn 102 156,55 Mark, wovon $13\frac{1}{2}$ % Dividende auf das 600 000 Mark betragende Aktienkapital entfielen.

6. Die Zuckerfabrik **„Union“** in Georgenburg verarbeitete vom 5. Oktober bis 5. Dezember 1900 1 144 520 Ctr. Rüben. Kostenpreis des Ctr. Rüben 99,236 Pf. gegen 95,654 Pf. im Vorjahre.

Der Rübenertrag war (von 10 560 Morgen) pro Morgen 108,40 Ctr. gegen 152,66 Ctr. im Vorjahre. Die Zuckerausbeute betrug 15,6339 % gegen 15,646 % im Vorjahre.

Nach Abschreibungen, Einlagen in den Reservefonds (jetzige Höhe 208 750 Mk.) in den Special-Reservefonds (Höhe 266 490 Mk.) kamen vom Reingewinn, welcher 203 117,93 Mk. betrug, 21 % Dividende auf das 835 000 Mk. beiragende Aktienkapital.

7. Die Zuckerfabrik **„Wierzchoslawice"** verarbeitete 802 500 Ctr. Rüben, welche eine Zuckerausbeute von 14,25 % ergaben.

Die Einnahmen von 1 399 571,63 Mk. stehen gegenüber an Ausgaben 1 162 314 Mk. einschließlich 111 911,89 Mk. für Amortisationen, so daß ein Reingewinn von 237 257,63 Mk. verblieb.

8. Die Zuckerfabrik **„Znin"** verarbeitete vom 26. September bis 17. Dezember 1901 1 348 980 Ctr. Rüben gegen 787 140 Ctr. im Vorjahre. Die Zuckerausbeute betrug 1901/02 14,44 % gegen 15,01 % in 1900/01.

Die gesammten Betriebsunkosten betrugen pro Centner Rüben 1901/02 36,034 Pf. gegen 45,981 Pf. im Vorjahre. Den Einnahmen von 1 835 480,05 Mk. stehen an Ausgaben gegenüber 1 819 038,24 Mk.; es verblieb mithin ein Ueberschuß von 16 441,81 Mk. In den Ausgaben ist aber mitenthalten eine Verzinsung von 5 % der 836 000 Mk. betragenden Stammeinlagen, so daß eigentlich ein Ueberschuß von 58 241 Mk. vorhanden ist. Dieser würde ausreichen zu den Abschreibungen (52 330,85 Mk.) und Tantièmen 2c. (3905 Mk.) mit zusammen 56 235,85 Mk. Durch besagte Verzinsung des Stammkapitals weist jedoch die Bilanz einen rechnerischen Buchverlust von 39 794,04 Mk. auf.

Von den Zuckerfabriken **„Gnesen"**, sowie **„Montwy"** in Szymborze waren trotz wiederholter Ersuchen Berichte nicht erhältlich.

## Mühlenindustrie.

Schwerlich dürfte ein Gewerbezweig so anhaltend unter der Ungunst allgemeiner und theils unabwendbarer Verhältnisse, sowie unter Maßnahmen der Zoll- und Verkehrspolitik zu leiden haben wie die Mühlenindustrie, welche als eine der bedeutendsten und wichtigsten Gewerbeunternehmen seit Jahren sich in einer dauernd ungünstigen Lage befindet. Die Müllerei des diesseitigen Bezirkes ist im Jahre 1901 unverkennbar geradezu in eine Nothlage gebracht worden. War sie schon dadurch arg bedrängt worden, daß ihr in Folge des neuen Ausfuhrregulativs für Mehl eine verschärfte Konkurrenz durch die Exportmühlen entstand, welche unter den erschwerten Ausfuhrbedingungen ihre Produkte nunmehr im Inlande abzusetzen suchten, so brachten sie die Mißernte in Winterweizen und die schlechte Roggenernte im diesseitigen Bezirke in eine äußerst kritische Lage. Nicht nur die bedeutende Vertheuerung, sondern auch die erheblichen Schwierigkeiten in der Beschaffung brauchbarer Getreidesorten führten schon im August des Berichtsjahres zu wesentlichen Betriebseinschränkungen und zu Arbeiterentlassungen. Nach den bisherigen Absatzgebieten, welche sich besserer Ernten erfreuten, stockte die Mehlausfuhr fast gänzlich. Zudem trat aus anderen Gebieten, insbesondere auch von Hafenmühlen, eine größere Einfuhr von Mehlen nach dem diesseitigen Bezirke hinzu.

Der unter den obwaltenden Umständen berechtigte Anspruch der Mühleninteressenten auf Einführung eines Nothstandstarifs für den Bezug von Brotgetreide nach dem diesseitigen Bezirke blieb unerfüllt. Und wenn sich der unleugbar vorhandene Nothstand nicht so intensiv fühlbar machte, wie mit Recht ursprünglich zu befürchten war, so ist dies darauf zurückzuführen, daß sich eine erhebliche Einschränkung des Konsums bemerkbar machte. Großentheils bot gerade der ärmeren Bevölkerung der gute Ausfall der Kartoffelernte einen willkommenen Ersatz für das theure Brotgetreide; andererseits war der geringere Bedarf an Mehlen, wie erwähnt, vielfach durch die Konkurrenz der auswärtigen Mühlen gedeckt worden.

Die hiesige Mühlenindustrie war aber in der Versorgung selbst des Lokalbedarfs großentheils ausgeschaltet worden; und selbst die großen und kapitalkräftigen Unternehmen, denen es daran lag, einen wenn auch sehr beschränkten Betrieb aufrechtzuerhalten, konnten unter den besagten Umständen dies nur unter Verzicht auf Gewinn, großentheils sogar mit Verlust thun.

Die Preisnotirungen der **Königlichen Seehandlungsmühlen** in Bromberg für 1901 waren folgende:

| Benennung der Fabrikate. | vom 14. Dezember 1900 bis incl. 6. Januar 1901 M. | vom 7. Januar 1901 bis incl. 6. März 1901 M. | vom 7. März 1901 bis incl. 6. April 1901 M. | vom 7. April 1901 bis incl. 13. April 1901 M. | vom 14. April 1901 bis incl. 19. April 1901 M. | vom 20. April 1901 bis incl. 24. April 1901 M. | vom 25 April 1901 bis incl. 28. April 1901 M. | vom 29. April 1901 bis incl. 14. Mai 1901 M. | vom 15. Mai 1901 bis incl. 3. Juni 1901 M. | vom 4. Juni 1901 bis incl. 14. Juli 1901 M. | vom 15. Juli 1901 bis incl. 5. August 1901 M. | vom 6. August 1901 bis incl. 12. August 1901 M. | vom 13. August 1901 bis incl. 11. September 1901 M. | v. m 12. September 1901 bis incl. 3. Oktober 1901 M. | vom 4. Oktober 1901 bis incl. 21. Oktober 1901 M. | vom 22. Oktober 1901 bis incl 3. November 1901 M. | vom 4. November 1901 bis incl. 8. November 1901 M. | vom 9. November 1901 bis incl. 25. November 1901 M. | vom 26. November 1901 bis incl. 5. Dezember 1901 M. | vom 6. Dezember 1901 bis incl. 17. Dezember 1901 M. | vom 18. Dezember 1901 bis 31. Dezember 1901 M. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Weizengries Nr. 1 | 14,40 | 14,60 | 14,80 | 15,00 | 15,00 | 15,40 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,80 | 15,60 | 15,40 | 15,40 | 15,40 | 15,40 | 15,40 | 15,40 | 15,40 |
| do. Nr. 2 | 13,40 | 13,60 | 13,80 | 14,00 | 14,00 | 14,40 | 14,80 | 14,80 | 14,80 | 14,80 | 14,80 | 14,80 | 14,80 | 14,60 | 14,40 | 14,40 | 14,40 | 14,40 | 14,40 | 14,40 | 14,40 |
| Kaiserauszugmehl | 14,60 | 14,80 | 15,00 | 15,20 | 15,20 | 15,60 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 15,80 | 15,60 | 15,60 | 15,60 | 15,60 | 15,60 | 15,60 | 15,60 |
| Weizenmehl 000 | 13,60 | 13,80 | 14,00 | 14,20 | 14,20 | 14,60 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 14,80 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 | 14,60 |
| do. 00 Weißband | 11,20 | 11,40 | 11,60 | 11,80 | 11,80 | 12,20 | 12,60 | 13,00 | 12,60 | 12,80 | 12,80 | 13,00 | 13,20 | 13,00 | 12,80 | 12,80 | 12,80 | 13,00 | 13,20 | 13,40 | 13,40 |
| do. 00 Gelbband | 11,00 | 11,20 | 11,40 | 11,60 | 11,60 | 12,00 | 12,40 | 12,80 | 12,40 | 12,60 | 12,60 | 12,80 | 13,00 | 12,80 | 12,60 | 12,60 | 12,60 | 12,80 | 13,00 | 13,20 | 13,20 |
| do. 0 | 7,80 | 8,00 | 8,20 | 8,40 | 8,40 | 8,80 | 9,20 | 9,60 | 9,20 | 9,40 | 9,40 | 9,60 | 9,80 | 9,00 | 8,60 | 8,60 | 8,60 | 8,60 | 8,60 | 8,60 | 8,60 |
| Weizenfuttermehl | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,20 | 5,20 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |
| Weizenkleie | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,20 | 5,20 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 |
| Roggenmehl 0 | 11,00 | 11,00 | 11,20 | 11,40 | 11,40 | 11,60 | 12,00 | 12,40 | 12,00 | 12,00 | 11,80 | 11,80 | 12,00 | 12,00 | 11,80 | 12,00 | 12,20 | 12,40 | 12,40 | 12,40 | 12,60 |
| do. 0/I | 10,20 | 10,20 | 10,40 | 10,60 | 10,60 | 10,80 | 11,20 | 11,60 | 11,20 | 11,20 | 11,00 | 11,00 | 11,20 | 11,20 | 11,00 | 11,20 | 11,40 | 11,60 | 11,60 | 11,60 | 11,80 |
| do. I | 9,60 | 9,60 | 9,80 | 10,00 | 10,00 | 10,20 | 10,60 | 11,00 | 10,60 | 10,60 | 10,40 | 10,40 | 10,60 | 10,60 | 10,40 | 10,60 | 10,80 | 11,00 | 11,00 | 11,00 | 11,20 |
| do. II | 6,80 | 6,80 | 7,00 | 7,20 | 7,20 | 7,40 | 7,80 | 8,20 | 7,80 | 7,80 | 7,60 | 7,60 | 7,80 | 7,80 | 7,60 | 7,80 | 8,00 | 8,20 | 8,20 | 8,20 | 8,40 |
| Roggen-Kommißmehl | 8,80 | 8,80 | 9,00 | 9,20 | 9,20 | 9,40 | 9,80 | 10,20 | 9,80 | 9,80 | 9,60 | 9,60 | 9,80 | 9,60 | 9,40 | 9,60 | 9,80 | 9,80 | 9,80 | 9,80 | 9,80 |
| Roggenschrot | 8,00 | 8,00 | 8,20 | 8,40 | 8,40 | 8,60 | 9,00 | 9,40 | 9,00 | 9,00 | 8,80 | 8,80 | 9,00 | 9,00 | 8,80 | 9,00 | 9,20 | 9,40 | 9,40 | 9,40 | 9,60 |
| Roggenkleie | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,40 | 5,40 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 |
| Graupe Nr. 1 | 13,70 | 13,70 | 13,70 | 13,70 | 14,00 | 14,00 | 14,50 | 14,50 | 14,00 | 14,00 | 14,00 | 13,70 | 13,70 | 13,70 | 13,70 | 13,20 | 13,20 | 13,20 | 13,20 | 13,20 | 13,20 |
| do. Nr. 2 | 12,20 | 12,20 | 12,20 | 12,20 | 12,50 | 12,50 | 13,00 | 13,00 | 12,50 | 12,50 | 12,50 | 12,20 | 12,20 | 12,20 | 12,20 | 11,70 | 11,70 | 11,70 | 11,70 | 11,70 | 11,70 |
| do. Nr. 3 | 11,20 | 11,20 | 11,20 | 11,20 | 11,50 | 11,50 | 12,00 | 12,00 | 11,50 | 11,50 | 11,50 | 11,20 | 11,20 | 11,20 | 11,20 | 10,70 | 10,70 | 10,70 | 10,70 | 10,70 | 10,70 |
| do. Nr. 4 | 10,20 | 10,20 | 10,20 | 10,20 | 10,50 | 10,50 | 11,00 | 11,00 | 10,50 | 10,50 | 10,50 | 10,20 | 10,20 | 10,20 | 10,20 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,70 |
| do. Nr. 5 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 10,00 | 10,00 | 10,50 | 10,50 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,70 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 |
| do. Nr. 6 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,50 | 9,50 | 10,00 | 10,00 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 |
| do. grobe | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,50 | 9,50 | 10,00 | 10,00 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 |
| Gersten Grütze Nr. 1 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 10,30 | 10,30 | 10,80 | 10,80 | 10,30 | 10,30 | 10,30 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 |
| do. Nr. 2 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,80 | 9,80 | 10,30 | 10,30 | 9,80 | 9,80 | 9,80 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 | 9,00 |
| do. Nr. 3 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,50 | 9,50 | 10,00 | 10,00 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 9,20 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 | 8,70 |
| Kochmehl | 7,50 | 7,50 | 7,50 | 7,50 | 8,00 | 8,00 | 8,50 | 8,50 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 7,50 | 7,50 | 7,50 | 7,50 | 7,50 | 7,50 |
| Futtermehl | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,40 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,60 | 5,40 | 5,40 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 | 5,20 |
| Buchweizengries | — | — | — | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 17,00 | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 |
| Buchweizengrütze I | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 16,00 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 |
| do. II | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 |

## Schlacht- und Viehhof.

Der Bericht über den Schlacht- und Viehhof in Bromberg führt aus, daß der Betrieb im Jahre 1901/02 wiederum zugenommen hat. Die Zunahme der Schlachtungen ist nicht nur auf die schlechte Ernte und auf die überaus große Futternoth im vergangenen Jahre, sondern auch auf die Eröffnung einer Conservenfabrik am hiesigen Platze zurückzuführen.

Geschlachtet wurden:

im Jahre 1900/1901 im Ganzen 52 555 Thiere
„ „ 1901/1902 „ „ 53 609 „

Während sich im Vorjahre die Steigerung der Schlachtungen auf alle Gattungen erstreckt hat, hat sie sich im Berichtsjahre nur auf Rinder, und namentlich auf Schafe, erstreckt, und sind die Schweineschlachtungen ganz bedeutend gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Unter den 53 609 geschlachteten Thieren waren:

| | im Berichtsjahre Stück | im Vorjahre Stück | | Stück |
|---|---|---|---|---|
| Rindvieh . . | 6 761 | 6 370 | also mehr | 391 |
| Kälber . . . | 11 688 | 12 652 | „ weniger | 964 |
| Schweine . . | 20 140 | 23 748 | „ „ | 3 608 |
| Schafe . . . | 14 939 | 9 687 | „ mehr | 5 252 |
| Ziegen . . . | 56 | 88 | „ weniger | 32 |
| Spanferkel . . | 25 | 10 | „ mehr | 15 |
| zusammen | 53 609 | 52 555 | also mehr | 1 054 |

Lebendes Vieh ist aus dem Auslande in diesem Jahre wiederum nicht eingeführt worden, dagegen wurden im Berichtsjahre 309 Schweine in ausgeschlachtetem Zustande aus Oesterreich-Ungarn zur Untersuchung hier eingeführt, von denen ein Theil von hier aus nach den kleineren Städten in der Nachbarschaft exportirt worden ist.

An ausländischen Fleischwaaren, die nur amerikanischen Ursprunges waren, wurden zur mikroskopischen Untersuchung eingeführt:

| im Berichtsjahre | im Vorjahre |
|---|---|
| 1345 Speckseiten | 1799 Speckseiten. |

Auswärts ausgeschlachtetes Fleisch ist im Berichtsjahre wiederum weniger zur Untersuchung vorgelegt.

Nach dem Durchschnittsgewicht würde die gesammte Fleischproduktion 3 575 912 kg betragen, wobei die Eingeweide und die eingeführten Fleischwaaren aber nicht mit einbegriffen sind.

Auf den Kopf der Bevölkerung kommt in Folge dessen

für das Jahr 68,6 kg Fleisch, gegen 70,3 kg im Vorjahre,

für den Tag 0,18 kg Fleisch, gegen 0,19 kg im Vorjahre.

An Gesammtgebühren wurden im laufenden Jahre 119 300,50 Mk. gegen 121 865,39 Mk. im Vorjahre vereinnahmt.

Von den 53 609 geschlachteten Thieren waren 3709 Stück = 6,9 % gegen 6,3 % im Vorjahre mit verschiedenen krankhaften Veränderungen behaftet, sodaß diese Thiere entweder ganz oder theilweise beanstandet werden mußten.

Zu Lebzeiten waren von den nach dem Schlachten kranken Thieren

| | | | |
|---|---|---|---|
| offenbar erkrankt . . | 63 Stück | = | 1,6 % |
| verdächtig . . . . | 86 „ | = | 2,3 % |
| anscheinend gesund . | 3 560 „ | = | 95,9 % |

Von den 3 709 Stück krank befundenen Thieren wurden nach der Zusammenstellung 324 Stück = 8,7 % gegen 8,6 % im Vorjahre ganz beanstandet, während von den übrigen 3 385 Stück = 91,2 % gegen 91,6 % im Vorjahre nur einzelne Theile beanstandet wurden.

Auf dem Viehhofe fanden 106 Viehmärkte und 4 Pferdemärkte statt.

Der Gesammtauftrieb betrug 80 059 Thiere gegen 91 648 Stück im Vorjahre, so daß derselbe um 11 589 Thiere zurückgegangen war und ist dieser Rückgang nur durch die schlechten Zeiten bedingt.

Es wurden aufgetrieben:

| | im Berichtsjahre Stück | im Vorjahre Stück | Stück |
|---|---|---|---|
| Rinder . . | 8 194 | 7 629 | also 565 mehr, |
| Kälber . . . | 11 913 | 13 049 | „ 1 136 weniger, |
| Schweine . . | 27 072 | 36 783 | „ 9 711 „ |
| Ferkel . . . | 15 419 | 21 927 | „ 6 508 „ |
| Schafe . . . | 15 337 | 9 876 | „ 5 461 mehr, |
| Ziegen . . . | 220 | 308 | „ 88 weniger, |
| Pferde . . . | 1 904 | 2 076 | „ 172 „ |
| zusammen | 80 059 | 91 648 | also 11 589 weniger. |

Der Zutrieb erfolgte mit der Bahn und von der Landstraße, und zwar:

| | mit der Bahn | | von der Landstraße | |
|---|---|---|---|---|
| | im Berichtsjahre Stück | im Vorjahre Stück | im Berichtsjahre Stück | im Vorjahre Stück |
| Rinder . . . . | 3 660 | 3 348 | 4 534 | 4 281 |
| Kälber . . . . | 1 093 | 1 281 | 10 820 | 11 768 |
| Schweine . . . | 2 747 | 2 354 | 24 325 | 34 429 |
| Ferkel . . . . | 228 | 70 | 15 191 | 21 857 |
| Schafe . . . . | 4 834 | 1 943 | 10 503 | 7 933 |
| Ziegen . . . . | 3 | 4 | 217 | 304 |
| Pferde . . . . | — | — | 1 904 | 2 076 |
| zusammen . . | 12 565 | 9 000 | 67 494 | 82 648 |

Der Abtrieb erfolgte:

| | mit der Bahn | | nach dem Schlachthof | | nach der Landstraße | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | im Berichtsjahre | im Vorjahre | im Berichtsjahre | im Vorjahre | im Berichtsjahre | im Vorjahre |
| | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück |
| Rinder . . . | 296 | 180 | 6 741 | 6 343 | 1 157 | 1 106 |
| Kälber . . . | 28 | 21 | 11 666 | 12 599 | 219 | 429 |
| Schweine . . . | 2 859 | 7 449 | 20 058 | 23 586 | 4 155 | 5 748 |
| Ferkel . . . . | 2 873 | 4 204 | 25 | 10 | 12 521 | 17 720 |
| Schafe . . . | 120 | — | 14 909 | 9 661 | 308 | 215 |
| Ziegen . . . | — | — | 54 | 86 | 166 | 215 |
| Pferde . . . | 107 | 56 | — | — | 1 797 | 2 020 |
| zusammen . . | 6 283 | 11 910 | 53 453 | 52 285 | 20 323 | 27 433 |

An Gesammtgebühren wurden auf dem Viehhofe im Berichtsjahre 34 658,54 Mark gegen 36 247,28 Mark im Vorjahre eingenommen.

## Molkereien.

Das Jahr 1901 muß als eins der ungünstigsten bezeichnet werden. Als Folge der starken Winter- und Frühjahrsfröste und der anhaltenden Dürre trat eine enorme Schädigung der Futter- und Handelsgewächse ein, die viele Landwirthe zwangen, den schon im vergangenen Jahre stark reduzirten Viehstapel durch Verkauf sehr zu beschränken. Die Fabrikation von Butter und Quark ging deshalb gegen normale Jahre um ca. 50 Prozent zurück und gewährte keinen nennenswerthen Nutzen, obschon die Preise sich durchschnittlich um ca. 3 Pfennig pro Pfund Butter höher stellten gegen das Vorjahr.

## Brennereien.

Im Rechnungsjahre 1901 betrug die Zahl der Brennereien 65. Dagegen im Vorjahre 1900: 58.

Der zur Versteuerung gekommene Maischraum betrug:

| 1901/02 | 1900/01 | |
|---|---|---|
| Liter | Liter | Mk. |
| 571 099 | 231 780 | zu 1,048 pro hl |
| 4 254 135 | 6 427 867 | „ 1,179 „ „ |
| 73 444 839 | 52 872 565 | „ 1,31 „ „ |
| 78 270 073 | 59 532 212 | |

Die Maischbottichsteuer betrug:
1901/1902: 1 018 264,30 Mk.
dagegen 1900/1901: 806 770,71 „

An Materialien sind verarbeitet worden:

| 1901/02 | 1900/01 | |
|---|---|---|
| 264 | 398 | dz Roggen |
| 19 889 | 15 415 | „ Gerste |
| 2 762 | 2 754 | „ Hafer |
| 734 849 | 577 969 | „ Kartoffeln |

## Brauereien.

Die 16 Brauereien im Haupt-Steueramts-Bezirk Bromberg haben hergestellt:

| 1901/02 | 1900/01 | |
|---|---|---|
| 11 389,5 | 9 107 | hl obergähriges, |
| 76 604 | 79 261 | „ untergähriges |
| 87 993,5 | 88 368 | hl Bier |

An Materialien sind hierzu verbraucht:

| 1901/02 | 1900/01 | |
|---|---|---|
| dz | dz | |
| 16 378 | 17 018 | Gerstenmalz, |
| 214 | 229 | Weizenmalz, |
| 2,5 | 3,25 | Reis, |
| 117 | 81 | Zucker, |
| 66 | 55 | sonstige Malzsurrogate |

wofür 1901/02: Mk. 68 084,90
1900/01: „ 69 479,05
an Brausteuer aufgekommen sind.

Die Malz- und Bierproduktion litt bis zur Ernte unter der enormen Preisvertheuerung für Gerste, die von den Landwirthen zur Aussaat an Stelle des mißrathenen Weizens angekauft wurde und schwer erhältlich war. Die andauernde Sommerhitze hatte einen unerwartet größeren Bierabsatz zur Folge, der bis zum August anhielt. Alsdann wurde der Konsum geringer. Auch trat ein Umschwung in der Beschaffung von Gerste und Hopfen ein, in welchen Artikeln sich ein überaus großes Angebot geltend machte. Die Qualitäten waren jedoch zu Brauzwecken wenig geeignet.

Die Klagen des Vorjahres (Seite 53 des Berichts für 1900) werden wiederholt.

Das Bürgerliche Brauhaus Bromberg erzielte für 1900/01 einen Reingewinn von 9377,66 Mark, nachdem höhere Abschreibungen vorgenommen sind.

## Stärkeindustrie.

Die Kartoffelstärke- und Stärkezucker-Industrie hat in den ersten drei Quartalen 1901 insofern einen schwierigen Stand gehabt, als die allgemeine Depression im Handel seine Rückwirkung auch hier zeigte. Der Absatz der Fabrikate vollzog sich schwerfällig und bei langsam abwärts gehenden Preisen, die schließlich die Selbstkosten nicht mehr deckten. Die Produktion war in Folge der in Menge und Qualität sehr ungünstigen 1890er Kartoffelernte eine wesentlich geringere denn sonst, demnach auch der Ertrag nur wenig zufriedenstellend.

Mit einer quantitativ außergewöhnlich günstigen Kartoffelernte ist vom Oktober ab eine sehr arbeitsreiche Zeit für die Stärke-Industrie gekommen Bei ungemein billigen Rohmaterial- und Fabrikatpreisen geht der Absatz selbst nach dem Auslande flott von statten, doch scheint es mindestens zweifelhaft, ob die durchschnittlich geringe Qualität der Kartoffeln den anfänglich erhofften Nutzen im Geschäft nicht sehr wesentlich einschränken wird.

## Holzindustrie.

Zu den **Bromberger Schneidemühlen** kamen an Floßholz zum Aufschnitt:

| | 1900 | 1901 |
|---|---|---|
| a. Von der Weichsel nach den: | | |
| Oberbrahe-Mühlen . . | 12 576 | 11 451 |
| Unterbrahe-Mühlen . . | 180 000 | 273 207 |
| b. Von der Oberbrahe nach den: | | |
| Oberbrahe-Mühlen . . | 9 866 | 6 622 |
| Unterbrahe-Mühlen . | 10 584 | 6 870 |
| zusammen Meter . . | 213 026 | 298 150 |

Die Entwickelung der **Bromberger** Sägewerke veranschaulicht die Verarbeitung der Flößhölzer von 1875 bis 1901

| Jahr | Laufende Meter à 4 Meter Breite | Quadratmeter | Tonnen à 1000 kg (10 qm = 1,85 Tonnen) |
|---|---|---|---|
| 1875/79 | 31 000 | 124 000 | 22 940 |
| 1880/85 | 38 000 | 152 000 | 28 120 |
| 1886 | 40 037 | 160 148 | 29 627 |
| 1887 | 36 812 | 147 248 | 27 241 |
| 1888 | 61 578 | 246 312 | 45 568 |
| 1889 | 82 599 | 330 396 | 61 123 |
| 1890 | 101 381 | 405 524 | 75 022 |
| 1891 | 72 757 | 291 028 | 53 840 |
| 1892 | 101 963 | 407 852 | 75 453 |
| 1893 | 110 154 | 440 616 | 81 514 |
| 1894 | 112 484 | 449 936 | 83 238 |
| 1895 | 124 443 | 497 772 | 92 088 |
| 1896 | 122 365 | 489 460 | 90 550 |
| 1897 | 139 161 | 556 644 | 102 979 |
| 1898 | 176 041 | 704 164 | 130 270 |
| 1899 | 192 105 | 768 420 | 142 158 |
| 1900 | 213 026 | 852 104 | 157 639 |
| 1901 | 298 150 | 1 192 600 | 220 631 |

Die Lage der Holzindustrie in Bezug auf den Verkauf geschnittener Waare hat sich in keiner Weise gebessert, vielmehr sind die Konsumenten von Schnittmaterial im Einkauf noch zurückhaltender geworden. Vorerst wollten sie ihre nicht unbedeutenden Holzläger der Vorjahre verwerthen, um Platz für neue Einkäufe zu gewinnen. Bei diesen neuen Einkäufen versuchten sie aber, und zwar durch billige Einkäufe, möglichst den früheren Verlust wieder herauszubringen, welchen sie beim Verkauf ihrer Läger in Folge der sinkenden Conjunctur und des Stillstandes im Baugewerbe erlitten hatten. Die Produzenten von Schnittmaterial dagegen konnten wiederum ihre Fabrikate nicht so billig verkaufen, wie die Konsumenten dies verlangten, ohne selbst trotz der verhältnißmäßig billigen Rundholzeinkäufe im zweiten Semester 1901 Verluste zu erleiden. Das Brettergeschäft bewegte sich deshalb allgemein in ganz minimalen Grenzen, indem jeder Reflektant nur das allernothwendigste Schnittmaterial kaufte, um es sofort an seine Konsumenten weiterzugeben.

Das Rundholzgeschäft erlitt ebenfalls starke Verluste. Trotzdem haben die Käufer der Rundhölzer resp. die Schneidemühlen dadurch keinen Vortheil erzielt, weil eben auch der Absatz in geschnittener Waare kein flotter war. Die Folge davon charakterisirte sich dadurch, daß die meisten Schneidemühlen keinen Lohnschnitt bekamen und deshalb gezwungen waren, Hölzer für eigene Rechnung in größeren Massen zu kaufen, um wenigstens ihre Werke, wenn auch mit beschränktem Tagesdienste, in Betrieb zu erhalten.

Eine Ausnahme hierin bildete das Geschäft in Rundelsen und in Elsenschnittmaterial, worin die Nachfrage eine rege blieb und auch die dafür erzielten Preise angemessene waren.

Im Ganzen kann man das Jahr 1901 wieder als ein ungünstiges für den Holzhandel und die Holzindustrie bezeichnen.

Als ein wesentlicher Mißstand werden wiederholt die von den Oberförstereien eingeführten Submissionen von Derbholz bezeichnet, welche, da eine genaue Schätzung und Untersuchung des Holzes auf den Stamm ganz unmöglich, stets zum Nachtheil der Käufer ausfallen.

Ebenso besteht die für die Käufer sehr fatale Einrichtung, daß bei Nichtconvenienz des Höchstgebotes der Revierverwalter den Zuschlag nicht zu ertheilen braucht, der Bieter dagegen 14 Tage an sein Gebot gebunden bleibt. — Da die Haupt-Holzverkaufstermine ziemlich in dieselbe Zeit fallen, können noch viele Termine in den 14 Tagen abgehalten werden, in welchen der gebundene Bieter kaum mitbieten kann, da er nicht weiß, ob er das erstere Holz bekommt und, wenn er mitbietet, muß er riskiren, daß er entweder über seine Verhältnisse oder, wenn er nicht bietet, gar nichts erhält.

Eine Beseitigung dieser Uebelstände würde allgemein günstig wirken.

Die Norddeutsche Holzindustrie G. m. b. H. in Hohenholm bei Bromberg, die vor Jahresfrist in Betrieb gesetzt ist, ist der Neuzeit entsprechend mit vorzüglichen maschinellen Einrichtungen zur Fabrikation von Thüren, Fenstern, sowie Leisten aus edleren Hölzern eingerichtet, und hat in der kurzen Arbeitsperiode gezeigt, daß sie allen Anforderungen entspricht. Da namentlich in Berlin und anderen großen Städten die Bauthätigkeit wieder reger wird, werden zufriedenstellende Resultate im laufenden Jahre erhofft.

Günstigere Verkehrsbedingungen würden namentlich dazu mitwirken, dem steigenden Wettbewerb

Schwedens, welches Thüren ꝛc. in immer größeren Mengen über Lübeck, Hamburg und Stettin nach Deutschland einführt, erfolgreich zu begegnen.

Die Wasserverfrachtungen in geschnittenen Hölzern aus dem diesseitigen Bezirke waren folgende:

a. Die Hafenschleuse Brahemünde passirten auf der Bergfahrt (Richtung nach Bromberg):

| Waarengattung | 1900 Kähne | 1900 Tonnen | 1901 Kähne | 1901 Tonnen |
|---|---|---|---|---|
| Kieferne Bretter und Bohlen | 210 | 22 515 | 165 | 16 595 |
| Kiefernes Kantholz . . . . | 35 | 3 825 | 26 | 3 025 |
| Kieferne Schwellen . . . . | 8 | 1 115 | 8 | 1 145 |
| Eichen Schwellen . . . . . | 2 | 280 | 3 | 410 |
| „ Zaunpfähle, Bohlen . | — | — | 2 | 190 |
| „ Speichen . . . . . | — | — | — | — |
| „ Parquetstäbe . . . . | 1 | 140 | — | — |
| Elsene Bretter . . . . . | 16 | 1 735 | 22 | 2 400 |
| Eschen Bretter und Bohlen . | 3 | 260 | — | — |
| Tannen Bretter . . . . . | 8 | 820 | — | — |
| Weißbuchen Rundholz u. Bretter | 7 | 370 | 5 | 335 |
| Grubenschalen und Stangen . | 1 | 90 | 1 | 130 |
| Bandstöcke ꝛc. . . . . . . | 13 | 1 130 | 11 | 930 |
| zusammen . | 304 | 32 280 | 243 | 25 160 |

b. Den Bromberger Kanal (II. Schleuse) passirten auf der Bergfahrt (Richtung nach Berlin):

| Waarengattung | 1900 Kähne | 1900 Tonnen | 1901 Kähne | 1901 Tonnen |
|---|---|---|---|---|
| Kieferne Bretter . . . . . | 511 | 55 081 | 530 | 53 803 |
| Kiefernes Kantholz . . . . | 9 | 1 075 | 44 | 5 085 |
| Kieferne Schwellen . . . . | 2 | 280 | 8 | 1 110 |
| Eichen Schwellen . . . . | 7 | 910 | 3 | 330 |
| „ Speichen . . . . . . | — | — | 1 | 100 |
| „ Kantholz . . . . . . | 51 | 5 713 | — | — |
| Elsen Bretter . . . . . . | 52 | 5 845 | 89 | 9 867 |
| Eschen Bohlen . . . . . | 1 | 120 | — | — |
| Blanchettes . . . . . . . | 1 | 150 | 1 | 75 |
| Grubenschalen . . . . . | 9 | 895 | 10 | 976 |
| Telegraphenstangen . . . . | 2 | 200 | — | — |
| Bandstöcke . . . . . . . | 14 | 1 185 | 11 | 975 |
| zusammen . | 659 | 71 454 | 697 | 72 321 |

Die Leistenfabrikation konnte aus den niedrigen Rohholz- und Bretter-Preisen insofern einen Vortheil nicht ziehen, als es in dem Wesen dieser Fabrikation liegt, nur gänzlich trockene Bretter zu verwenden und also die namhaften theureren Bestände aus dem Vorjahre erst verarbeitet werden mußten, während andererseits die Preise der fertigen Fabrikate im Verkaufe erheblich gedrückt wurden. Im Ganzen genommen war die Nachfrage zufriedenstellend, denn es hatten sich die Umsätze sowohl in Roh-, wie in Bau- und Möbel-Leisten vergrößert.

Auch in dem Export von Gold-, Politur- und Antik-Leisten waren größere Umsätze zu verzeichnen und den geringeren Absatz nach dem Orient hat England trotz seines Transvaal-Krieges durch größere Bestellungen wieder ausgeglichen. Die Abnehmer in Belgien beschweren sich, daß Deutschland bei Einführung des neuen Zolltarifs auf die Einfuhr belgischer Goldleisten einen höheren Zoll zu legen beabsichtigt, in Folge dessen Belgien sich veranlaßt sieht, seinerseits den Zoll auf deutsche Leisten zu erhöhen. Belgien hat aber erst seit jüngster Zeit 4 Goldleisten-Fabriken, welche bessere Artikel fabriziren und die, da sie den eigenen Bedarf im Lande nicht im Entferntesten decken können, keinen Export nach Deutschland betreiben.

Bei dieser für Deutschland in keiner Weise nutzbringenden Maßregel und der dadurch für Belgien hervorgerufenen Gegenpression würde nur die deutsche Goldleistenfabrikation der leidtragende Theil sein.

Der Absatz nach Holland, sowie im Inlande ist der gleiche geblieben, trotzdem im ersteren Lande mehrere Goldleistenfabriken etablirt wurden, welche einigen Abbruch thun, dagegen aber von hier wieder die Rohleisten beziehen.

Auch aus Frankreich kamen in letzter Zeit wieder Anfragen nach antik geschnitzten Leisten, und sind unsere Preise trotz des 1892 eingeführten bedeutenden Zolls von Franks 50 p. 100 kg nicht zu hoch befunden worden, ein Beweis, daß die durch diesen enormen Zoll geschützten französischen Fabriken nicht in der Lage sind, mit dem deutschen Fabrikat konkurriren zu können.

## Braunkohlenindustrie.

Nach den Angaben des Königl. Oberbergamts zu Breslau waren im Regierungs-Bezirk Bromberg 1901 drei Betriebe (gegen zwei in 1900) mit einer Belegschaft von 191 Arbeitern (gegen 166 in 1900) vorhanden.

In diesen Betrieben wurden Braunkohlen gefördert:

| | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|
| | 41 593 | 40 914 | Tonnen, |
| davon kamen | 16 522 | 13 981 | Tonnen zum Selbstverbrauch in Abzug |
| Es kamen | 27 681 | 27 365 | Tonnen zum Verkauf |
| mit | 119 558 | 110 855 | Mk. Geldeinnahmen. |

Der Durchschnittspreis für die Tonne Braunkohlen betrug:

1900: 4,32 Mark
1901: 4,05 „

**Die Maschinen-Industrie** hatte im Allgemeinen unter dem wirthschaftlichen Rückgange große Einbuße erlitten. In arge Mitleidenschaft waren namentlich größere Unternehmungen in Inowrazlaw gezogen worden, welche theils zu Betriebseinstellungen, theils zu großen Betriebsbeschränkungen gezwungen wurden. Demgegenüber hatte die Industrie an unserem Platze noch immer relativ günstige, zum Theil sogar erfreuliche Resultate aufzuweisen.

Als ein besonders ungünstiges und störendes Moment wird die Unsicherheit der handelspolitischen Verhältnisse bezeichnet, welche auf den Export, wobei hier namentlich Rußland in Betracht kommt, lähmend einwirkt. So hat sich der Absatz von landwirthschaftlichen Maschinen, Holzbearbeitungs- und Werkzeugmaschinen nach Rußland und Oesterreich außerordentlich schwierig gestaltet.

Während der Bau von Dampfschiffen, Schiffskesseln, Schiffsmaschinen sogar ein stärkerer geworden ist, der theilweise auch eine Vermehrung des Arbeiterpersonals benöthigte, klagt die Fabrikation von Werkzeugmaschinen über stillen und schleppenden Geschäftsgang.

Die Maschinenfabrik C. Blumwe & Sohn, A.-G. in Prinzenthal-Bromberg, vermochte nur einen Reingewinn von 48 067,12 Mark in 1901 zu erzielen und nur 4 % Dividende auf das eine Million Mark betragende Aktienkapital zur Vertheilung zu bringen.

Die Aktiengesellschaft Herm. Löhnert in Bromberg, welche die Fabrikation von patentirten Kugelfallmühlen, Rohrmühlen, rotirenden Oefen, Kleereibern 2c. betreibt, und größere Betriebserweiterungen in den Vorjahren vorgenommen hatte, hatte einen gegen das Vorjahr um 575 808 Mark geringeren Umsatz zu verzeichnen. Der Reingewinn des Jahres 1901 betrug allerdings nach reichlichen Abschreibungen nur 66 746,21 Mark, wovon 5½ % Dividende auf das 1 Million Mark betragende Aktienkapital zur Vertheilung kamen.

## Salzindustrie.

Nach dem Bericht der Königlichen Saline Inowrazlaw für 1901 sind die Betriebsmittel der Saline nicht verstärkt worden. Die Bauausführungen haben hauptsächlich den Zweck verfolgt, Betriebseinrichtungen zu erneuern und zu ergänzen. Störungen kamen in keinem Betriebszweige vor und es hat sich daher die Salzerzeugung fast genau auf der Höhe des Vorjahres erhalten. Ersotten sind in 1901: 20 955 Tonnen Salz, das sind 66 Tonnen weniger als im Vorjahre. Diese geringe Minderproduktion ist der Ausdruck einer bescheidenen Betriebseinschränkung, welche sich in Folge zeitweiliger Anhäufung von Magazinbeständen als nothwendig erwies.

Erfreulicherweise hat sich der Absatz in 1901 gegen das Vorjahr um 625 Tonnen gehoben, indem 21 295 Tonnen Siedesalz zum Absatz gebracht werden konnten. Diese Absatzzunahme bestand ausschließlich in Speisesalz, während das Viehsalzgeschäft in Folge der Mißernten im Absatzgebiete der hiesigen Saline einen mäßigen Rückgang erfuhr. Leider war der Mehrabsatz an Speisesalz fast ausschließlich nach Ostpreußen gerichtet, wo bei Stellung theilweise sogar unlohnender Preise dem englischen Salze der Markt streitig gemacht wurde. Einen nennenswerthen Nutzen hat das hiesige Werk aus dem im Vorjahre eingeführten Ausnahmetarif für Speisesalz nach der Küstengegend Ostpreußens bislang nicht gezogen.

Soweit die Provinz Westpreußen an der Absatzzunahme betheiligt ist, war dies auch hier nur durch Preisnachlässe möglich, in der letzten Zeit machte sich in einigen Plätzen die Konkurrenz westdeutscher Salinen bemerkbar als vorläufige Wirkung des zur Berathung stehenden neuen Zolltarifs.

In der Provinz Posen erfuhr der sich gut lohnende Absatz wie alljährlich weitere kleine Einschränkungen in Folge der Absatzabtretungen an andere Salinen, mit denen das hiesige Werk im Conventionsverhältniß steht.

Bei dem hohen Preisstande aller Betriebsmaterialien, insbesondere der Kohle, haben sich die Betriebskosten gegen das Vorjahr nicht vermindern lassen. Da sich diese Mehrkosten durch einige geringe Preisaufschläge auch nicht annähernd ausgleichen ließen, so ist das gesammte Wirthschaftsergebniß in 1901 ebenso wenig befriedigend gewesen, wie dasjenige des Vorjahrs.

Nach dem Berichte des **Steinsalzbergwerks Inowrazlaw Akt.-Ges.** für 1901 ist die Vereinigung des Salzbergwerks mit der Sodafabrik in Montwy durchgeführt, und beträgt für 1901 das maßgebende Aktienkapital 8 Millionen Mark.

Der Versand an Salz und Gyps überstieg denjenigen des Vorjahres um etwa 12 %, der Sodaabsatz war dagegen um etwa 9 % geringer.

Der Reingewinn beziffert sich auf 531 163,96 Mark, wovon 6 % Dividende auf das obige Aktienkapital zur Vertheilung kamen.

## Seifenindustrie.

Das Jahr 1901 ist für den Seifenhandel ein äußerst ungünstiges gewesen. Der Absatz war erheblich geringer als in den Vorjahren, und dürfte dieser Ausfall wohl in erster Linie auf die allgemeine Geschäftsstockung, die sich in allen Geschäftszweigen unangenehm bemerkbar gemacht hat, zurückzuführen sein. Andererseits haben auch die außergewöhnlich hohen Preise für Oele und Fette, welche eine Erhöhung der Seifenpreise erforderlich machten, die Kauflust der Konsumenten ungünstig beeinflußt und das Geschäft erschwert. Die im Jahre 1899 geschlossene **Vereinigung der Seifenfabrikanten,**

um einheitliche Preise für Seifen zu erzielen, hat die gehegten Hoffnungen nicht erfüllt, sondern ist für diejenigen Firmen, die bemüht waren die festgesetzten Einheitspreise durchzuführen, direkt nachtheilig gewesen, weil diese der außerhalb der Vereinigung stehenden Konkurrenz nicht wirksam genug entgegentreten konnte. Aus diesem Grunde wurde die Auflösung der Vereinigung per 1. Januar 1902 beschlossen, und erhofft man dadurch eine bessere Abwehr der auswärtigen Konkurrenz und demzufolge bessere Geschäftsresultate zu erzielen.

## Die Kalkindustrie

verzeichnet im Allgemeinen recht günstige Ergebnisse, obschon sie ganz bedeutend in letzter Zeit mit anhaltendem Arbeitermangel zu kämpfen hatte. Trotzdem sich die Löhne auf der früheren Höhe hielten, waren ausreichende Arbeitskräfte schwer erhältlich, so daß solche aus Schlesien geholt wurden. Die Nachfrage nach gebranntem Kalk und nach Kalksteinen war eine anhaltend lebhafte, und in beiden Waarengattungen waren die Umsätze erheblich größer als im Vorjahre. Dagegen war Bedarf und Absatz an Kalkasche um ca. 16 000 Centner geringer als im Vorjahre.

## Ziegelindustrie.

Die Ziegelfabrikation hatte im Berichtsjahre sehr unter der Ungunst der Verhältnisse — d. i. der geringen Baulust und der Geldknappheit — zu leiden und drei der größten Ziegelwerke geriethen in Konkurs. Die Vorräthe häuften sich an, so daß die meisten Ziegeleien vorzeitig den Betrieb einstellten. Die Preise für Mauersteine gingen unter dem Druck der Verkäufe aus den Konkursmassen um Mk. 2—3 pro Tausend zurück. Mit Beginn des Frühjahrs stellte sich wieder lebhaftere Nachfrage ein, so daß die Vorräthe bis zum Beginn der neuen Brenncampagne ziemlich gelichtet werden und die Ziegelpreise wieder im Laufe des Sommers anziehen dürften, zumal, wenn die erwartete größere Bauthätigkeit eintritt.

## Ofenfabrikation.

Die Kachelofen-Fabrikation war durch den theilweisen Niedergang in der Industrie und im Baugewerbe bei dem großen Nothstand der Landwirthschaft nur mäßig beschäftigt. Solide Ofenfabriken hatten jedoch einen regelmäßigen Absatz ihrer Fabrikate zu verzeichnen, der Gewinn war aber verhältnißmäßig gering.

Auch die Produktionsbedingungen wurden weiter ungünstig beeinflußt durch Erhöhung der Arbeitslöhne und der Preise für Holz sowie aller Rohmaterialien.

Dabei ist leider noch zu konstatiren, daß die Leistungen der gelernten Arbeiter zurückgegangen sind und Mangel an gereiften Arbeitskräften von guter Schulung vorhanden ist.

Das große Publikum ist allerdings mit minderwerthigen Waaren und Arbeiten zufriedengestellt, wenn die Leistungen nur billig zu erlangen sind. Dadurch muß aber naturgemäß die Fabrikation und der Absatz von guten, normalen und besseren Waaren leiden. Auch die jetzt schwer zu beschaffenden Baugelder und zweiten Hypotheken für Neubauten haben auf das Geschäft im Allgemeinen ungünstig eingewirkt.

## Steingutfabrikation.

Das abgelaufene Geschäftsjahr 1900/1901 wird als ein günstiges bezeichnet. Es konnten durch Vermehrung der Oefen und Vergrößerung der Brennhäuser die alten Lieferungsabschlüsse erledigt werden, wenngleich diese keinen Vortheil brachten. Es wurde dadurch allerdings ein Mehrumsatz von netto 103 000 Mark erzielt. Nach ordnungsmäßigen Abschreibungen in Höhe von 114 382,42 Mark ergab sich ein Reingewinn (das Aktienkapital beträgt 1 750 000 Mark) von 56 408,09 Mark. Hiervon sind 30 000 Mark zur Bildung einer Delcredere-Reserve verwendet und 26 408,09 Mark auf neue Rechnung vorgetragen worden.

## Porzellanfabrikation.

Das erste Geschäftsjahr hat begonnen am 1. September 1901. Der Betrieb konnte wegen Neubaues dreier dreietagiger Brennöfen, die Ende Januar 1902 betriebsfähig fertiggestellt waren, erst mit diesem Zeitpunkte aufgenommen werden. Gleich zu Anfang waren Schwierigkeiten mit den Drehern, welche die Arbeit niederlegten und in Folge dessen seitens der Verbandsleitung der Arbeiter die Sperre über die Fabrik verhängt wurde.

Es fand sich jedoch bald Ersatz in Drehereiarbeitern und Arbeiterinnen, sodaß die Sperre einen merkbaren Einfluß auf den Betrieb nicht hatte.

Mit Aufträgen für das In- und Ausland war die Fabrik reichlich versehen, konnte diese aber, da sie mit den Modellen und Formen und im Brennhaus mit dem Kapselmaterial noch nicht komplet waren, nicht so prompt, wie gewünscht, erledigen.

Die mit Holland, England, Amerika, Australien 2c. angeknüpften Verbindungen versprechen auch für die Zukunft einen nutzbringenden Absatz nach diesen Gebieten, wenn die nachgesuchte Frachtermäßigung für Rohmaterialien und besonders auch für Kohlen gewährt wird. Eine solche Frachtermäßigung ist für die Prosperität des Unternehmens unbedingt erforderlich und deshalb zur Förderung der Industrie des Ostens, und um die Konkurrenzfähigkeit derselben zu stärken, wohl zu erwarten.

## Glasindustrie.

Die Flaschenfabriken hatten 1901 im Allgemeinen einer lebhaften Nachfrage ihrer Fabrikate sich zu erfreuen. Mitte des Jahres wurde durch einen Generalstrike der Flaschenmacher Deutschlands die günstige Lage der Flascheninduſtrie gestört. Die Glasmacher der Uscher Fabrik hielten sich trotz eifrigster Bearbeitung seitens der Agitatoren fern, und es konnte der Betrieb derselben ununterbrochen aufrecht erhalten werden. Ein Strike der Uscher Glasmacher im Jahre 1900, welcher ebenso wie der Generalstrike zu Ungunsten der Arbeiter endete, hatte ohne Zweifel die Leute belehrt.

Eine Erweiterung der Uscher Fabrik wird angestrebt, und sind vor Allem die früheren Einrichtungen zum größten Theil schon verbessert worden. Sehr hinderlich in der Förderung der Industrie ist der Mangel einer Bahnverbindung.

Außer der Aufführung eines soliden Hüttengebäudes, der Verbesserung der Arbeiterwohnungen ist die Fabrik mit Wasserleitung versehen.

Die beabsichtigte Einführung einer kommunalen Steuer jedoch dürfte leicht die Ausführung der beabsichtigten Fabrikerweiterung hindern.

## Dachpappenfabrikation.

Die Dachpappenfabrikation hatte im letzten Geschäftsjahr unter der allgemeinen Depression besonders stark zu leiden.

Schon die letzten Monate des vorangegangenen Jahres waren recht ungünstig; als nun aber die großen Bankbrüche und deren Folgen allgemeines Mißtrauen hervorgerufen hatten, da waren es naturgemäß in erster Reihe diejenigen Branchen, welche von der Bauthätigkeit abhängen, die am meisten unter der Ungunst der Verhältnisse leiden mußten.

Die Bauthätigkeit war schon vorher nur gering, unter der Einwirkung des Mißtrauens aber trat dann eine fast völlige Geschäftsstockung ein. Hierzu kam dann die Mißernte, welche den Hauptabnehmer der Dachpappenfabrikate, die Landwirthe, zur größten Einschränkung des Bedarfs nöthigte.

Bei der geringen Absatzmöglichkeit wurden die ohnehin schon sehr gedrückten Preise für Dachpappe noch weiter durch die Konkurrenz unterboten, obgleich die Preise für Theerprodukte im Laufe des Jahres eine weitere Steigerung erfahren hatten. Gegen Schluß des Jahres wurde der wesentlichste Bestandtheil der Dachpappe, und zwar die Rohpappe, um 25 % billiger, da die seit ca. 4 Jahren bestehende Convention der Rohpappenfabrikanten in Folge der mißlichen Verhältnisse nicht wieder erneuert wurde. Durch Verbilligung dieses Rohmaterials wird die Vertheuerung der Theerprodukte paralysirt.

Ebenso wie die Dachpappenfabrikation lag auch der Baumaterialienhandel sehr darnieder; der Konsum hierin war gering und die Preise weiter nachgebend.

Die Creditverhältnisse bei der Provinzial-Kundschaft haben sich verschlechtert und sind Ausfälle selbst bei der größten Vorsicht unvermeidlich gewesen.

## Lederindustrie.

Die Lederfabrikation hatte in dem ersten Halbjahr zwar noch genügend zu thun, in Folge der schlechten Ernte und des ungünstigen Geschäftsganges aller Industrieen ist aber auch der Verbrauch an Leder im letzten Halbjahr erheblich zurückgegangen, weshalb die Lederfabrikation schwächer betrieben werden mußte. Deutsche Rindhäute sind zwar ein wenig billiger geworden, dahingegen sind überseeische Häute knapp und theurer geworden und in letzter Zeit wieder erheblich gestiegen.

Die Aussichten für die Zukunft sind deshalb sehr trübe, denn nicht allein, daß der Absatz erheblich zurückgegangen ist, so ist außerdem bei dem ungünstigen Preisverhältniß der rohen zur fertigen Waare kaum noch ein Nutzen zu erzielen. Die Lederfabrikation würde aber vollständig lahmgelegt werden und aufhören existenzfähig zu sein, wenn auf Quebracho und andere unentbehrliche Gerbstoffe ein Zoll gelegt werden sollte. Das Ausland würde alsdann in der Lage sein, viel billiger zu fabriziren, wodurch der deutschen Leder- und Schuh-Industrie nicht allein die Ausfuhr unmöglich gemacht würde, sondern auch im Inlande würde dieselbe durch die billiger arbeitende ausländische Konkurrenz verdrängt werden.

Soll deshalb die deutsche Leder- und Schuh-Industrie lebensfähig bleiben und nicht viele Tausende von Arbeitern brotlos werden, so müssen die Gerbstoffe, welche die deutsche Lederindustrie nothgedrungen aus dem Auslande beziehen muß, weil Deutschland nur im Stande ist, einen kleinen Theil des Bedarfs zu decken, unbedingt zollfrei sein.

## Mechanische Schuhfabrikation.

Das Geschäftsjahr 1901 hat unter dem Drucke der allgemeinen geschäftlichen Niederlage auch für die Schuhbranche keine günstigen Resultate geliefert. Die großen Arbeiterentlassungen haben die Kaufkraft der niedrigen Bevölkerungsklassen sehr verringert und den Konsum der Detailgeschäfte naturgemäß geschwächt. Die Aufträge an die Fabrikanten sind in Folge dessen hinter denjenigen in normalen Zeiten weit zurückgeblieben. Das Ostergeschäft entsprach in Folge der ungünstigen Wetterverhältnisse auch nicht den gehegten Erwartungen. Momentan dürften alle Schuhfabriken wohl beschäftigt sein, da, wie alljährlich vor Pfingsten, das Geschäft immer am lebhaftesten ist.

Eine Besserung des allgemeinen Geschäftes in der Schuhbranche dürfte aber erst mit einer Gesundung der allgemeinen Geschäftsverhältnisse zu erwarten sein.

## Buchdruckerei.

Das Geschäft war, was Umsatz und Betrieb im Allgemeinen anbetrifft, auf demselben Stand wie im Vorjahre; es war sogar in einzelnen Zweigen eine Steigerung zu verzeichnen. Die Papierpreise hielten sich bis zur zweiten Hälfte des Berichtsjahres auf dem im Vorjahre eingetretenen, gegen früher bedeutend höheren Stande und erst im letzten Drittel des Jahres trat hierin eine sinkende Tendenz zu Tage. Bei dem Zeitungsdruckpapier gelang es, wenigstens für das Jahr 1902 eine Preisherabsetzung von 4 Pf. pro kg zu erzielen. Der Ertrag des Zeitungsgeschäfts im Berichtsjahre wurde einerseits durch den gegen früher höheren Preis des Papiers ungünstig beeinflußt und erst im Laufe des Jahres, ganz allmählich, machte sich die günstige Wirkung der s. Z. festgesetzten Erhöhung des Anzeigenpreises bemerkbar.

Die Lohnverhältnisse blieben zwar im Berichtsjahre selbst unverändert, aber bereits im Herbst kam in einer Kommission von Prinzipalen und Gehülfen des Deutschen Buchdrucker-Verbandes ein neuer, vom 1. Januar 1902 in Kraft tretender Lohntarif zur Annahme. Durch diesen wurde nicht nur das sogenannte „Minimum" sondern hier in Bromberg der „Lokalzuschlag" von 5 % auf 7½ % erhöht. Im Gesammtergebniß war das Jahr 1901 befriedigend. Zu wünschen wäre, daß auch die Central-Behörden in Berlin sei es durch direkte Aufträge, sei es durch engere Submissionen das Buchdruckereigewerbe mit seinen verwandten Zweigen gerade im Osten unterstützen mögen gegenüber dem Westen, der meist bevorzugt zu werden pflegt, obschon das ostdeutsche Buchdruckereigewerbe nicht minder leistungsfähig ist.

## Handels- und Kunstgärtnerei.

An den Folgen der Ungunst der Witterung in den beiden letzten Jahren und an den sehr hohen Preisen für Brennmaterial hat die Gärtnerei so empfindlich gelitten, daß selbst an den nöthigsten Ausgaben für die Bearbeitung des Landes und der Gärten bedeutende Einschränkungen gemacht werden müssen. Dazu kommt die allgemeine traurige Geschäftslage, namentlich auf dem Lande, wodurch der Umsatz für Nutz- und Ziergärtnerei an seiner Rentabilität bedeutend einbüßte. Unter diesen ungünstigen Verhältnissen ist es zur Zeit schwer, ein Geschäft aufrecht zu erhalten, oder an eine Erweiterung desselben zu denken.

## Gasanstalt.

Bericht der **städtischen Gasanstalt Bromberg.**

| | 1900/01 cbm | 1901/02 cbm |
|---|---|---|
| Die Gaserzeugung betrug . . | 3 325 490 | 3 446 460 |
| Die Gesammt-Gasabgabe betrug | 3 326 690 | 3 444 510 |
| Die Abgabe von Kochgas betrug / Die Abgabe von Kraftgas betrug | 990 650 | 1 270 388 |
| Der Selbstverbrauch der Gasanstalt betrug . . . . . . | 73 808 | 85 302 |
| Die stärkste Gasabgabe pro Tag betrug . . . . . . . . . | (31. 12. 00) 16 000 | (31. 12. 01) 14 870 |
| Die geringste Gasabgabe pro Tag betrug . . . . . . . | (3. 6. 00.) 4 330 | 26. 5. 01.) 5 150 |
| | Tonnen. | Tonnen. |
| Zur Gasbereitung wurden verbraucht | | |
| a. Schlesische Kohlen . . . | 3 577,7 | 6 667,3 |
| b. Englische Kohlen . . . . | 7 361,5 | 5 290,0 |
| Gesammtmenge der Kohlen . . | 10 939,2 | 11 957,3 |

## Elektrizitätswerk in Bromberg.

Das Leitungsnetz wurde 1901 erweitert und betrug Ende des Jahres 65 121 m gegen 61 259 m im Vorjahre.

Die Hausanschlüsse stiegen von 300 auf 347 und die Zahl der Kilowattstunden von 459 363,60 auf 476 834,50 oder um 4%.

Aus nachstehender Tabelle ist die zufriedenstellend fortgeschrittene Entwickelung des Elektrizitätswerkes zu ersehen.

| Im Betriebsjahre | Es waren angeschlossen: Glühlampen | Kilowatt | Bogenlampen | Kilowatt | Motoren | Kilowatt | Insgesammt Kilowatt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1896** | 3 647 | 210,45 | 136 | 44.02 | 14 | 26,13 | **280,60** |
| **1897** | 4 895 | 272,85 | 168 | 53,50 | 34 | 81,03 | **407,38** |
| **1898** | 6 048 | 330,50 | 314 | 119,06 | 68 | 153,30 | **602,86** |
| **1899** | 7 643 | 401,13 | 380 | 145,52 | 86 | 203,36 | **750,01** |
| **1900** | 9 250 | 477,43 | 428 | 161,36 | 118 | 280,22 | **919,01** |
| **1901** | 10 815 | 556,01 | 455 | 173,46 | 150 | 320,90 | **1050,37** |

# III. Transportgewerbe.

## Spedition.

Die Spediton war durch die allgemeine schlechte Geschäftslage in 1901 geringer als im Vorjahre, obgleich der Güterversand per Bahn zugenommen hatte.

Die Spedition von Rohzucker, dessen Bahntransport in Folge der billigeren Bahnfrachten vielfach bevorzugt wurde, hat in dem Jahre 1901 durch die allgemein gute Rübenernte einen bedeutenden Aufschwung genommen, und waren hier und in der Umgegend sämmtliche verfügbaren Läger mit Zucker belegt.

Der Sammelgutverkehr gestaltete sich im Jahre 1901 durch die Einführung des Staffeltarifs, wonach die Fracht für Wagenladungen auf weitere Entfernungen im Verhältniß zu kürzeren viel billiger ist, bedeutend geringer, nnd zwar stellte sich derselbe wie folgt:

Berlin-Bromberg

1900: 188 Waggons
1901: 128 „ , in 1901 weniger 60 Waggons

Stettin-Bromberg

1900: 53 Waggons
1901: 51 „ , in 1901 weniger 2 Waggons

Danzig-Bromberg

1900: 19 Waggons
1901: 14 „ , in 1901 weniger 5 Waggons
mithin in 1901 im Ganzen 67 Waggons weniger als im Jahre 1900.

Das Möbeltransportgeschäft hat sich auch in dem Jahre 1901 in zunehmender Weise bewegt, und gewinnt dieser Verkehr von Jahr zu Jahr an Bedeutung.

## Die Schiffahrt

hatte leider wie im Vorjahre unter dem niedrigen Wasserstand zu leiden, wodurch die Frachten wiederum sehr vertheuert wurden. Trotz der gestiegenen Frachten war zeitweise großer Mangel an Schiffsräumen vorhanden. Die Schiffsfrachten sind derart hoch gewesen, daß vielfach der Bahnversand bevorzugt worden ist.

Wenn auch die schlechte Ernte den Rückgang des Schiffsgüterverkehrs mitverursacht hat, so ist andererseits die seit 1899 erhebliche Abgabenerhöhung ein nicht geringerer Faktor für die vertheuerten Wasserfrachten und der demzufolge verminderten Wasserverfrachtung. Wie in keinem anderen Bezirke stehen die Verkehrsabgaben in außergewöhnlich hohem Verhältniß zu der geringen Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen, ein Mißstand, dessen dringende Beseitigung vergeblich seit Jahren angestrebt wird.

**Der Schiffsgüterverkehr** betrug

a. durch Hafenschleuse Brahemünde:

| Jahr | Bergfahrt | | Thalfahrt | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. |
| 1900 | 814 | 82 974 | 1048 | 108 535 | 1862 | 191 509 |
| 1901 | 826 | 70 204 | 886 | 80 247 | 1712 | 150 451 |

b. durch den Bromberger Kanal (II. Schleuse):

| Jahr | Bergfahrt | | Thalfahrt | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To. |
| 1900 | 1011 | 107 612 | 903 | 89 657 | 1914 | 197 269 |
| 1901 | 955 | 102 175 | 850 | 87 458 | 1805 | 189 633 |

c. mit der oberen Netze (Fuchsschwanz-Schleuse):

| Jahr | Bergfahrt | | Thalfahrt | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kähne | Ladung To. | Kähne | Ladung To | Kähne | Ladung |
| 1900 | 172 | 16 026 | 705 | 79 531 | 877 | 95 557 |
| 1901 | 125 | 12 695 | 657 | 76 402 | 782 | 89 097 |

## Flößerei.

Die **Flößerei auf der Weichsel** war nach dem Berichte des „Vereins deutscher Holz- und Flößereiinteressenten" in 1901 reger als im Vorjahre.

Die Witterungsverhältnisse waren für die Holzanfuhr zu den Ablagen im Winter 1900/1901 günstig. Mit Jahresbeginn trat starkes Frostwetter ein, das bis 20. Januar 1901 anhielt. Am 21. Januar war Sturm und Regen, und nach einigen Tagen schneite es öfters bei Tage, während Nachts Frostwetter war. Vom 9. Februar stieg die Kälte, öfters bis 20 Grad, und hielt den ganzen Februar an. Der März begann mit Thauwetter und zeitweise Regen, dem vom 20. bis 24. Schnee folgte, worauf bis Anfang April Nachtfröste eintraten.

Nach dem Eisgange waren die Wasserstände auf allen Flüssen hoch. Die Flößerei konnte somit erst Mitte April beginnen, und die ersten Holztransporte kamen Anfangs Mai in Thorn an. Der Mai war kalt und trocken. Dennoch waren die Wasserstände auf allen Flüssen Polens, sogar ausnahmsweise auch auf dem Bug, das ganze Jahr hindurch günstig, weil es im Sommer zeitweise stark regnete.

Von Mitte Mai ab kamen erst die auf der Narew bei Nowddwor und später die auf dem Bug überwinterten Holztransporte in Thorn an, sodaß sämmtliche Wolhynische Hölzer ihren Bestimmungsort erreichen konnten. Die letzten Trans-

porte kamen Mitte November nach Thorn und wurden, da der Herbst günstig war, bis 1. Dezember noch im Hafen Brahemünde geborgen.

**Der Weichselhafen Brahemünde**

wurde bei den bedeutenden Holzzufuhren, namentlich im Juni, schnell gefüllt, so daß auch auf der Weichsel größere Holzmengen gelagert werden mußten. Durch das sog. Johanniswasser stieg die Weichsel Ende Juni bedeutend und erreichte am 29. Juni den höchsten Wasserstand mit 4,40 Metern. Durch ganz außergewöhnlich umfangreiche Vorsichtsmaßregeln, welche ganz bedeutende Kosten verursachten, gelang es diesmal die Hölzer zu halten und vom Verschwimmen zu retten.

Am 11. und 12. August trat wieder Hochwasser ein. Die Weichsel stieg plötzlich um 2 Meter und richtete ganz bedeutenden Schaden an. Die Meldungen von dem Steigen der Weichsel aus Sandomierz und Warschau waren nicht derart, daß man große Befürchtungen zu hegen brauchte. Gegen das plötzlich eintretende Hochwasser genügten die getroffenen Vorsichtsmaßregeln nicht, so daß eine allgemeine Verschwimmung eintrat. In Thorn beginnend, wurden die festgelegten Traften durch das treibende Holz losgerissen, und so schwamm es zuweilen auf der ganzen Breite der Weichsel bei Brahemünde und Fordon vorbei. Es sollen mehr als 60 Traften verschwommen sein, die ganz erhebliche Bergungskosten verursacht haben.

Fast alljährlich wiederholen sich derartige Hochwasserschäden; und seit Jahrzehnten ist zur Abwehr derselben die Erweiterung des Sicherheitshafens bei Brahemünde, die für das Lagern der Mühlen- und Durchgangshölzer unstreitig auf das dringendste nothwendig ist, bisher vergeblich erbeten worden.

Von Jahr zu Jahr werden die Interessenten vertröstet, daß Erhebungen, Vermessungen und Berechnungen zur Ausführung des Projektes im Gange sind, ohne daß ein Abschluß der Vorarbeiten bekannt und endlich dieses dringende Verkehrsbedürfniß erfüllt wird.

Um ein längeres Lagern der Hölzer im Hafen Brahemünde mehr einzuschränken, hat die Staatsregierung mit dem 1. November 1901 einen neuen Tarif der Hafenabgaben in Kraft gesetzt, wodurch die Lagerkosten der Floßhölzer im Hafen für die Liegezeit von mehr als drei Tagen staffelweise erhöht werden.

Es durchschleusten den Hafen Brahemünde
**1900:** 746 622 lfde. Mtr. Floßholz } à 4 Mtr. Breite.
**1901:** 801 127 „ „ „ }

Die Flößerei durch den **Bromberger Kanal** ging in 1901 normal von statten. Die im Hafen überwinterten Hölzer konnten rechtzeitig durchgeschleust werden. Der Betrieb wurde mit wenigen Ausnahmen bis 12. Oktober nur mit verlängertem Tagesdienst ausgeführt; alsdann trat Tag- und Nachtbetrieb ein. In den Monaten Juni bis August wäre des bereits in den Vorjahren sich fühlbar machenden Wassermangels wegen ein ständiger Tag- und Nachtbetrieb durch den Bromberger Kanal nicht durchführbar gewesen.

Durch den Bromberger Kanal sind geflößt:
**1900:** 494 478 lfde. Meter } à 4 Meter Breite.
**1901:** 588 615 „ „ }

Die Flößerei auf der **unteren Netze** vollzog sich wie in den Vorjahren. Ab Weißenhöhe wurden expedirt:
**1900:** 6259 Netzflöße = 500 720 lfde. Mtr. } à 4 Mtr. Breite.
**1901:** 7526 „ = 602 080 „ „ }

## Bromberger Schleppschiffahrt A. G.

Die Verkehrszweige dieses Unternehmens werden im Berichte für 1901 als günstig bezeichnet. In der Flößerei konnte der Kanalbetrieb für die überwinterten Hölzer bereits Anfangs April beginnen. Die Schleusungen durch den Bromberger Kanal betrugen 1901 7753 gegen 6540 in 1900.

Zeitweise wurde im Sommer in der Unterbrahe und im Kanal Nachtbetrieb eingerichtet, der im Herbst besonders forcirt werden mußte zur Sicherung der auf der Weichsel befindlichen Hölzer, da der Hafen Brahemünde sich als viel zu klein erwies, um die gefährdeten Hölzer aufzunehmen.

Die im allgemeinen Interesse getroffenen Vorkehrungen durch Verstärkung der Betriebsmittel ermöglichten es, wenn auch mit nicht unwesentlichen Kosten den Nachtbetrieb auch noch im Monat November trotz der ungünstigen Witterung aufrecht zu erhalten und konnten dadurch sämmtliche Hölzer rechtzeitig von der Weichsel in Sicherheit gebrach werden.

Der Verkehr im **Umschlagshafen Karlsdorf** umfaßte hauptsächlich Zucker, Holz, Eisen, Kohlen.

Es wurden umgeschlagen:

| | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|
| Zucker | 816 | 737 | Waggons |
| Holz | 370 | 381 | „ |
| Eisen | 95 | 209 | „ |
| Kohlen | 74 | 76 | „ |
| div. Güter | 182 | 72 | „ |
| | 1 537 | 1 475 | Waggons |
| mit | 15 370 Tons | 14 750 | Tons Ladung. |

Der Transport wurde in 22 Schiffen zum und in 112 Schiffen vom Umschlagshafen ausgeführt. Durch die Detarifirung des Zuckers ist dessen Umladung auf Umschlagsplätzen fast unmöglich geworden.

Nach der Bilanz betrugen die Einnahmen 265 981,09 Mk., wovon nach Abzug der Unkosten mit 143 433,32 Mk., der Abschreibungen mit 72 164,09 Mk., der Einlagen in den Reservefonds 2c. mit 9692,87 Mk. ein Reingewinn von 40 690,81

Mark verbleibt. Die Reservefonds haben die Höhe von über 100 000 Mk. erreicht. Vom Reingewinn kamen für 1901 4 % Dividende auf das eine Million Mk. betragende Aktienkapital zur Vertheilung.

## Kleinbahnen.

Nach dem Berichte der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft hat sich deren Thätigkeit in 1901 lediglich auf die Betriebsführung der eigenen und vertragsmäßig übernommenen Bahnen erstreckt.

Bei den **Bromberger Kreisbahnen** hat die Getreidemißernte den Versand stark beeinträchtigt; der Kohlenverkehr aus der Moltkegrube hat sich nicht wesentlich gehoben.

Der Landkreis Bromberg, welcher 4 % Zinsen und 1/2 % Tilgung des auf 1 821 000 Mk. vereinbarten Anlagekapitals gewährleistet hatte, machte zum 1. Oktober 1901 von seinem vertragsmäßigen Kündigungsrechte Gebrauch und wird demgemäß das Bahneigenthum durch Einlösung der am 1. Juli 1902 noch nicht ausgeloosten 4 % Obligationen (1 793 000 Mark) erwerben und am 1. Oktober 1902 den Betrieb seiner Bahnen selbst übernehmen.

Den von der Gesellschaft gebauten **Wirsitzer Kreisbahnen** haben die vom Kreise ohne Mitwirkung der Gesellschaft gebauten neuen Linien theilweise den Verkehr entzogen. Die schlechte Ernte hat sich auch hier fühlbar gemacht.

Die Bilanz von 1901 weist einen Betriebsüberschuß von 113 641,65 Mk. auf, von denen 5 % in den Reservefonds eingelegt und die restlichen 108 897,64 Mk. auf das Jahr 1902 vorgetragen sind.

## Straßenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht der **„Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft“** für 1901 sind in Bromberg erhebliche Mehreinnahmen zu verzeichnen. Die gesammte Gleislänge betrug Ende 1900 11 413,6 Meter, dagegen 13 415,10 Meter Ende 1901. Die durchgehende Bahnlänge war 1901 11 003,85 Meter gegen 9123,85 Meter in 1900.

| In Bromberg beträgt | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| das Anlage-Kapital | 2 851 284,43 M. | 1 972 380,46 M. |
| Kaution bei Behörden | 27 211,30 „ | 21 496,— „ |

| Die Einnahmen in Bromberg betrugen: | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| a. Bahnbetrieb | 210 385,83 M. | 170 456,50 M. |
| b. Lichtbetrieb | 165 049,73 „ | 157 608,55 „ |
| c. Sonstige | 11 508,51 „ | 8 785,24 „ |
| Gesammteinnahme | 386 974,07 M. | 336 850,29 M. |

| Die Ausgaben betrugen: | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| a. Besoldungen | 105 414,55 M. | 81 070,57 M. |
| b. Geschäftsunkosten | 7 926,35 „ | 7 601,03 „ |
| c. Steuern ꝛc. | 13 369,01 „ | 11 347,07 „ |
| d. Versicherung | 2 022,91 „ | 1 735,72 „ |
| e. Unterhaltung | 105 287,14 „ | 92 872,63 „ |
| Gesammtausgaben | 234 019,96 M. | 194 627,02 M. |

| | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| Betriebsüberschuß | 152 954,11 M. | 142 223,27 M. |
| Abschreibungen, Amortisation, Central-Verwaltung, Obligationen-Zinsen ꝛc. zusammen | 38 000,— „ | 42 737,06 „ |
| bleibt **Reingewinn** für Bromberg | 114 954,11 M. | 99 486,21 M. |

Die Verkehrsentwickelung betrug in Bromberg und zwar die Gesammtzahl der zahlenden Personen:

| | 1901 | 1900 |
|---|---|---|
| auf Fahrscheine | 721 684 | 612 900 |
| „ Abonnements | 82 989 | 80 861 |
| „ Karten für Postbeamte, Schüler | 38 376 | 41 013 |
| „ Karten in Sonderwagen | 7 644 | 7 655 |
| gegen baar (10 Pf.) | 780 874 | 638 165 |
| auf Marken Erwachsene | 597 773 | 440 892 |
| „ Marken Kinder | 29 637 | 19 092 |
| | 2 258 977 | 1 840 578 |

mithin sind gegen 1900 418 399 Personen mehr befördert worden.

Die Gesellschaft brachte für 1901 7 % (1900 8 1/2 %) Dividende zur Vertheilung.

# D. Statistischer Theil.

## I. Gerichtswesen.

**Wechselprozesse** waren anhängig beim Landgericht:

| | 1897. | 1898. | 1899. | 1900. | 1901. |
|---|---|---|---|---|---|
| Bromberg . . . . . . . . | 443 | 347 | 364 | 395 | 505 |
| Gnesen . . . . . . . . | 261 | 161 | 181 | 230 | 408 |
| Schneidemühl . . . . . . . | 90 | 69 | 115 | 119 | 193 |

**Eintragungen in das Handelsregister:**

| | A*) | B*) | Prokuren | Genossenschaften | Eingeleitet waren 1901: Konkurse | Zwangsversteigerungen | Zwangsverwaltungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bromberg . . . . . . . | 554 | 19 | 83 | 34 | 28 | 52 | 13 |
| Crone a. B. . . . . . . | 52 | 1 | — | 20 | 2 | 6 | 5 |
| Czarnikau . . . . . . . | 70 | 1 | — | 14 | 4 | 12 | 1 |
| Exin . . . . . . . . | 39 | — | — | 12 | 1 | 7 | — |
| Filehne . . . . . . . | 67 | — | — | 21 | 2 | 10 | — |
| Gnesen . . . . . . . | 222 | 7 | 5 | 32 | 12 | 23 | 12 |
| Inowrazlaw . . . . . . . | 297 | 19 | 22 | 25 | 57 | 98 | 65 |
| Kolmar i. P. . . . . . . | 43 | 2 | 1 | 9 | 5 | 13 | 6 |
| Labischin . . . . . . . | 53 | 1 | — | 7 | 3 | 3 | — |
| Lobsens . . . . . . . . | 43 | — | — | 4 | 2 | 3 | — |
| Margonin . . . . . . . | 41 | — | — | 8 | 1 | 1 | 3 |
| Mogilno . . . . . . . . | 62 | 1 | 1 | 21 | 11 | 7 | 4 |
| Nakel . . . . . . . . | 119 | 3 | 7 | 16 | 8 | 6 | 1 |
| Schneidemühl . . . . . . | 137 | 6 | 14 | 15 | 8 | 30 | 18 |
| Schönlanke . . . . . . . | 67 | 1 | 3 | 9 | 4 | 13 | 2 |
| Schubin . . . . . . . . | 26 | 5 | | — | — | 8 | 1 |
| Strelno . . . . . . . . | 58 | — | — | — | 1 | — | — |
| Tremessen . . . . . . . | 50 | 1 | 1 | 12 | 4 | 17 | 1 |
| Wirsitz . . . . . . . . | 35 | 1 | 1 | 9 | 5 | 4 | 1 |
| Witkowo . . . . . . . . | 19 | — | — | — | — | 11 | 2 |
| Wongrowitz . . . . . . . | 111 | — | 2 | 20 | 6 | 14 | 3 |
| Znin . . . . . . . . | 80 | 1 | 1 | 20 | 7 | 11 | 1 |
| Im Kammerbezirk zusammen | 2 245 | 69 | 141 | 308 | 171 | 349 | 139 |
| dagegen 1900 | 2 201 | 63 | 151 | 297 | 62 | 300 | 103 |

Im **Schiffsregister** waren eingetragen bei den Amtsgerichten:

| | Segelschiffe 1899. | Segelschiffe 1900. | Segelschiffe 1901. | Dampfschiffe 1899. | Dampfschiffe 1900. | Dampfschiffe 1901. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bromberg . . . . . . | 72 | 67 | 70 | 5 | 6 | 7 |
| Czarnikau . . . . . . | 1 | 2 | 8 | — | — | — |
| Filehne . . . . . . | 4 | 4 | 4 | — | — | — |
| Inowrazlaw . . . . . . | 36 | 38 | 37 | — | — | — |
| Labischin . . . . . . | 2 | 3 | 2 | — | — | — |
| Margonin . . . . . . | 2 | — | — | — | — | — |
| Mogilno . . . . . . | — | 2 | 2 | — | — | — |
| Nakel . . . . . . . | 4 | 6 | 6 | 1 | 1 | 1 |
| Schneidemühl . . . . . | 5 | 7 | 6 | — | — | — |
| Im Kammerbezirk zusammen | 126 | 129 | 135 | 6 | 7 | 8 |

*) Diese Eintheilung entspricht dem § 16 der Verfügung des Preuß. Justizministers vom 7. November 1899, wonach in A die Einzelkaufleute, offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften einzutragen sind, in B die Aktiengesellschaften, die Kommanditgesellschaften auf Aktien, die Gesellschaften m. b. H. und die in §§ 33, 36 des H. G. B. bezeichneten juristischen Personen.

## Steuerleistungs-Veranlagungs-Soll im Handelskammerbezirk (Regierungsbezirk Bromberg).

| | Bezirk der Handelskammer zu Bromberg. | Einkommensteuer 1901: für Einkommen bis 3000 Mark: Zahl der Steuerpflichtigen | Steuerbetrag M. | über 3000 Mark: Zahl der Steuerpflichtigen | Steuerbetrag M. | Zusammen: Zahl der Steuerpflichtigen | Steuerbetrag M. | Grundsteuer 1901 M. | Pf. | Gebäudesteuer 1901 M. | Pf. | Gewerbesteuer 1901: Zahl der Steuerpflichtigen | Steuerbetrag M. | Ergänzungssteuer 1901: Zahl der Steuerpflichtigen | Steuerbetrag M. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Bromberg Stadt . . | 4 703 | 92 166 | 1 446 | 288 212 | 6 149 | 380 378 | 1 467 | 20 | 175 882 | 60 | 1 355 | 66 832 | 1 944 | 49 662 | 20 |
| 2 | „ Landkreis | 2 896 | 45 452 | 209 | 32 947 | 3 105 | 78 399 | 98 794 | 56 | 58 292 | — | 381 | 12 976 | 1 320 | 17 431 | 40 |
| 3 | Kreis Czarnikau . . | 1 453 | 21 368 | 147 | 20 874 | 1 600 | 42 242 | 50 365 | 54 | 24 185 | 80 | 321 | 8 400 | 951 | 11 616 | 60 |
| 4 | „ Filehne . . . | 1 419 | 21 625 | 106 | 18 658 | 1 525 | 40 283 | 36 000 | 90 | 19 862 | – | 211 | 5 768 | 994 | 13 247 | 60 |
| 5 | „ Gnesen . . | 2 063 | 35 078 | 445 | 80 276 | 2 508 | 115 354 | 45 181 | 06 | 61 975 | 90 | 484 | 20 300 | 991 | 18 249 | — |
| 6 | „ Inowrazlaw . | 2 956 | 51 381 | 571 | 139 890 | 3 527 | 191 271 | 118 093 | 78 | 94 109 | 30 | 743 | 47 856 | 1 289 | 29 111 | 40 |
| 7 | „ Kolmar i. P. . | 3 346 | 51 952 | 449 | 72 918 | 3 795 | 124 870 | 59 136 | 94 | 68 512 | — | 709 | 19 768 | 1 837 | 23 940 | 40 |
| 8 | „ Mogilno . . | 1 488 | 22 780 | 135 | 30 028 | 1 623 | 52 808 | 62 146 | 85 | 27 918 | 40 | 340 | 12 652 | 869 | 11 346 | 20 |
| 9 | „ Schubin . . | 1 297 | 19 056 | 140 | 26 534 | 1 437 | 45 590 | 63 750 | 28 | 24 365 | 70 | 309 | 8 512 | 688 | 12 872 | 60 |
| 10 | „ Strelno . . . | 1 252 | 19 651 | 158 | 62 572 | 1 410 | 82 223 | 72 571 | 19 | 20 387 | — | 317 | 17 664 | 753 | 12 933 | 40 |
| 11 | „ Wirsitz . . . | 2 076 | 31 599 | 343 | 67 134 | 2 419 | 98 733 | 99 970 | 26 | 43 145 | 30 | 475 | 17 204 | 1 228 | 24 063 | — |
| 12 | „ Witkowo . . | 880 | 12 146 | 68 | 16 710 | 948 | 28 856 | 39 889 | 08 | 12 893 | 50 | 156 | 3 512 | 507 | 7 625 | 40 |
| 13 | „ Wongrowitz . | 1 635 | 22 637 | 162 | 23 018 | 1 797 | 45 655 | 81 196 | 67 | 26 174 | 90 | 367 | 7 304 | 962 | 13 431 | 60 |
| 14 | „ Znin . . . . | 1 284 | 19 846 | 140 | 16 372 | 1 424 | 36 218 | 65 426 | 39 | 20 250 | 40 | 273 | 7 072 | 668 | 8 226 | 20 |
| | Summa | 28 748 | 466 737 | 4 519 | 896 143 | 33 267 | 1 362 880 | 893 990 | 70 | 677 954 | 80 | 6441 | 255 820 | 15 001 | 253 757 | — |
| | dagegen 1900/1901 | 28 171 | 456 603 | 4 351 | 813 104 | 32 522 | 1 269 707 | 894 186 | 14 | 662 193 | — | 6331 | 248 256 | 15 240 | 256 069 | — |

## Veranlagung zur Handelskammersteuer für 1901.

| Laufende Nr. | Kreis | Klasse I | | Klasse II | | Klasse III | | Klasse IV | | Insgesammt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zahl der Censiten | Gewerbesteuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Gewerbesteuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Gewerbesteuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Gewerbesteuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Gewerbesteuerbetrag Mark |
| 1. | Bromberg Stadt | 20 | 17 777 | 48 | 13 895 | 235 | 18 583 | 170 | 4 304 | 473 | 54 559 |
| 2. | Bromberg Land | 7 | 3 044 | 6 | 2 328 | 43 | 3 516 | 61 | 1 420 | 117 | 10 308 |
| 3. | Czarnikau | 1 | 300 | 1 | 264 | 35 | 2 744 | 98 | 2 372 | 135 | 5 680 |
| 4. | Filehne | 1 | 524 | — | — | 25 | 1 992 | 42 | 1 020 | 68 | 3 536 |
| 5. | Gnesen | 3 | 3 183 | 13 | 3 192 | 76 | 6 263 | 103 | 2 150 | 195 | 14 788 |
| 6. | Inowrazlaw | 12 | 23 873 | 14 | 4 168 | 113 | 9 801 | 136 | 3 080 | 275 | 40 229 |
| 7. | Kolmar i. P. | 4 | 1 290 | 8 | 1 653 | 90 | 7 360 | 114 | 2 792 | 216 | 13 095 |
| 8. | Mogilno | 1 | 4 220 | 1 | 300 | 34 | 2 596 | 77 | 1 732 | 113 | 8 848 |
| 9. | Schubin | 1 | 990 | 4 | 1 172 | 21 | 1 512 | 90 | 2 048 | 116 | 5 722 |
| 10. | Strelno | 1 | 8 924 | 3 | 864 | 41 | 3 160 | 36 | 776 | 81 | 13 724 |
| 11. | Wirsitz | 4 | 2 431 | 4 | 1 092 | 66 | 5 292 | 108 | 2 318 | 182 | 11 133 |
| 12. | Witkowo | — | — | 1 | 480 | 3 | 240 | 23 | 608 | 27 | 1 328 |
| 13. | Wongrowitz | — | — | — | — | 87 | 2 272 | 26 | 1 668 | 113 | 3 940 |
| 14. | Znin | 3 | 524 | — | — | 40 | 1 988 | 38 | 1 224 | 81 | 3 736 |
| | zusammen | 58 | 67 080 | 103 | 29 408 | 909 | 66 626 | 1122 | 27 512 | 2192 | 190 626 |

## Gewerbesteuer-Veranlagung im Stadtkreise Bromberg.

(Gesetz vom 24. Juni 1891.)

| Veranlagungsjahr | Gewerbesteuer | | | | | | | | Betriebssteuer | | Insgesamt | | Steuer im Hausirhandel | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse I | | Klasse II | | Klasse III | | Klasse IV | | | | | | | | |
| | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Zahl der Censiten | Steuerbetrag Mark | Veranlagungsjahr | Zahl der Erlaubnißscheine | Steuerbetrag Mark |
| 1897/1898 | 8 | 6 544 | 35 | 11 112 | 298 | 24 096 | 979 | 15 648 | 262 | 5 195 | 1 582 | 62 595 | 1896 | 62 | 1 578 |
| 1898/1899 | 11 | 10 052 | 46 | 14 196 | 260 | 21 176 | 1 042 | 16 688 | 277 | 5 570 | 1 636 | 67 682 | 1897 | 88 | 2 496 |
| 1899/1900 | 10 | 9 464 | 43 | 13 572 | 266 | 21 500 | 1 032 | 16 420 | 293 | 5 640 | 1 644 | 66 596 | 1898 | 86 | 2 280 |
| 1900/1901 | 14 | 15 400 | 44 | 13 212 | 263 | 21 300 | 1 024 | 16 428 | 284 | 5 530 | 1 629 | 71 870 | 1899 | 84 | 2 220 |
| 1901/1902 | 13 | 15 308 | 41 | 13 824 | 277 | 22 244 | 1 024 | 16 416 | 291 | 5 330 | 1 646 | 73 122 | 1900 | 90 | 2 262 |
| 1902/1903 | 12 | 8 844 | 48 | 14 256 | 282 | 22 832 | 1 048 | 16 784 | 292 | 5 365 | 1 682 | 68 081 | 1901 | 92 | 2 160 |

**Wandergewerbescheine** wurden im Regierungsbezirk Bromberg im **Jahre 1901** 800 Stück ertheilt und zwar in den Kreisen:

| Bromberg Stadt, | Bromberg Land, | Czarnikau, | Filehne, | Gnesen, | Inowrazlaw, | Kolmar i. P. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 54 | 56 | 86 | 60 | 31 | 67 | 99 |
| Mogilno, | Schubin, | Strelno, | Wirsitz, | Witkowo, | Wongrowitz, | Znin. |
| 38 | 52 | 21 | 111 | 41 | 45 | 39 |

## b. Zölle und

**Uebersicht der Zölle und Steuern für 1901/1902 im**

Es wurden ver-

| Lfd. Nr. | Bei dem | 1. Zoll. M. | Pf. | 2. Tabaksteuer. M. | Pf. | 3. Zuckersteuer. M. | Pf. | 4. Salzsteuer. M. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Hauptsteueramt Bromberg . . . . | 1 543 509 | 10 | 477 | 90 | 6 | 90 | 179 542 | 50 |
| 2 | Hauptzollamt Inowrazlaw . . . . | 74 192 | 15 | 64 | 30 | 614 062 | 35 | 32 621 | 60 |
| 3 | Steueramt I Czarnikau . . . . . | 139 | 35 | 206 | 55 | — | — | — | — |
| 4 | do. Gnesen . . . . . . | 901 | 10 | 4 | 05 | 84 423 | — | 13 200 | — |
| 5 | do. Kolmar i. P. . . . . | 232 | 40 | 260 | 60 | — | — | 10 800 | — |
| 6 | do. Labischin . . . . . | 18 | 70 | 71 | 40 | — | — | — | — |
| 7 | da. Lobsens . . . . . | 64 | 85 | 29 | 95 | — | — | — | — |
| 8 | do. Margonin . . . . . | 46 | 05 | 51 | 55 | — | — | — | — |
| 9 | do. Mogilno . . . . . | 185 | 95 | 8 | 45 | — | — | — | — |
| 10 | do. Nakel . . . . . . . | 287 | 90 | 28 | 35 | 19 483 | 95 | — | — |
| 11 | do. Schneidemühl . . . . | 544 | 65 | 124 | 40 | — | — | — | — |
| 12 | do. Schokken . . . . . | 8 | 35 | 22 | 80 | — | — | — | — |
| 13 | do. Schönlanke . . . . . | 232 | 20 | 162 | 25 | — | — | — | — |
| 14 | do. Wirsitz . . . . . . | 41 | 50 | 20 | — | 5 528 | 60 | — | — |
| 15 | do. Wongrowitz . . . . | 107 | — | 10 | 90 | — | — | — | — |
| 16 | do. Znin . . . . . . . | 230 | 25 | 8 | 10 | 40 243 | 55 | — | — |
| 17 | Steueramt II Crone a. B. . . . . | 19 | 50 | 4 | — | — | — | — | — |
| 18 | do. Exin . . . . . . . | 50 | 50 | 29 | 15 | — | — | — | — |
| 19 | do. Filehne . . . . . . | 320 | 40 | 99 | 35 | — | — | — | — |
| 20 | do. Schubin . . . . . . | 51 | 80 | 29 | 05 | — | — | — | — |
| 21 | do. Witkowo . . . . . | 29 | 50 | — | — | — | — | — | — |
| 22 | Nebenzollamt II Anastazewo . . . . | 703 | 30 | 1 | 60 | — | — | — | — |
| 23 | do. Jerzyce (Bez. Bromberg) | 52 784 | 55 | — | — | — | — | — | — |
| 24 | do. Krumknie . . . . | 1 403 | 30 | — | — | — | — | — | — |
| 25 | do. Papros . . . . . | 47 078 | — | — | — | — | — | — | — |
| 26 | do. Walentinowo . . . | 5 411 | 35 | 3 | 20 | — | — | — | — |
| 27 | do. Woycin . . . . . | 11 851 | 70 | — | — | — | — | — | — |
| 28 | Salzsteueramt I Inowrazlaw (Saline) | — | — | — | — | — | — | 897 043 | 55 |
| 29 | „ II Inowrazlaw . . . (Privatbergwerk) | — | — | — | — | — | — | 135 098 | 70 |
| | Summa . . . | 1 740 445 | 40 | 1 717 | 95 | 763 148 | 35 | 1 268 306 | 35 |
| | dagegen 1900/1901 | 1 780 689 | 75 | 4 782 | 05 | 401 008 | 80 | 1 289 947 | 10 |

**indirekte Steuern.**

**Handelskammerbezirk (Regierungsbezirk Bromberg).**

einnahmt an:

| 5. Branntweinsteuer, und zwar: a. Maischbottich- und Materialsteuer. | | b. Verbrauchsabgabe. | | c. Zuschlag zur Verbrauchsabgabe. | | d. Brennsteuer. | | 6. Brausteuer. | | 7. Uebergangsabgabe von Bier. | | 8. Reichsstempelsteuer. | | 9. Preuß. Stempelsteuer. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. | M. | Pf. |
| 75 591 | 85 | 1 219 099 | 55 | — | — | 481 | 65 | 44 052 | 60 | 4 | 45 | 1 484 | 10 | 160 495 | 80 |
| 77 631 | — | 82 867 | 20 | — | — | 1 161 | — | 3 116 | 60 | 928 | — | 132 | 20 | 87 651 | 70 |
| 92 357 | 30 | 57 659 | 80 | — | — | 1 698 | 70 | 4 626 | 75 | — | — | — | — | 7 665 | 40 |
| 81 614 | 90 | 177 299 | — | 12 | 10 | 1 973 | — | 14 384 | 75 | — | — | 115 | 90 | 29 915 | 60 |
| 94 271 | 80 | 45 026 | 10 | — | — | 1 469 | 45 | 1 693 | — | — | — | — | — | 7 081 | 60 |
| 98 384 | 10 | 26 661 | 20 | — | — | 1 582 | 50 | — | — | — | — | — | — | 506 | 50 |
| 135 747 | 70 | 41 707 | 05 | 5 | 30 | 4 413 | 85 | 1 723 | 45 | — | — | — | — | 8 079 | 10 |
| 106 013 | 95 | 173 102 | 25 | — | — | 3 275 | 55 | 247 | 10 | — | — | — | — | 6 808 | 80 |
| 181 944 | 85 | 139 512 | — | — | — | 1 574 | 10 | 5 057 | 01 | — | — | — | — | 10 920 | 30 |
| 317 189 | 35 | 63 474 | 50 | — | — | 9 806 | 35 | 5 992 | 85 | — | — | — | — | 9 208 | 70 |
| 30 724 | 50 | 44 492 | 10 | — | — | 346 | 40 | 17 872 | 25 | — | — | 9 | 60 | 29 098 | 60 |
| 59 836 | 75 | 38 994 | 70 | — | — | 313 | 50 | — | — | — | — | — | — | 97 | 50 |
| 37 611 | 55 | 59 898 | 85 | — | — | 832 | 50 | 1 864 | 50 | — | — | — | — | 4 082 | 70 |
| 136 091 | 55 | 827 | 20 | — | — | 4 528 | 25 | 3 150 | — | — | — | — | — | 3 706 | 70 |
| 111 005 | 10 | 54 948 | 60 | — | — | 2 001 | 30 | 1 854 | 80 | — | — | — | — | 20 930 | 20 |
| 52 968 | 05 | 42 224 | 10 | — | — | 499 | 85 | 38 | 30 | — | — | — | — | 15 496 | 30 |
| 83 890 | 20 | 4 521 | 25 | — | — | 2 397 | 75 | 3 000 | — | — | — | — | — | 4 943 | 80 |
| 121 875 | 10 | 2 862 | 45 | — | — | 1 619 | — | 28 | — | — | — | — | — | 9 682 | — |
| 13 596 | 20 | 56 661 | 15 | — | — | 357 | 35 | 3 186 | 70 | — | — | — | — | 12 923 | 40 |
| 49 494 | 35 | 51 854 | 75 | — | — | 732 | 95 | 10 138 | — | — | — | — | — | 5 765 | — |
| 10 931 | 95 | 24 528 | 70 | — | — | 60 | 55 | — | — | — | — | — | — | 4 466 | 10 |
| 13 834 | 80 | 7 | 60 | — | — | 120 | 30 | — | — | — | — | — | — | 47 | 80 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 50 | 50 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 54 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 129 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 108 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 50 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1 982 606 | 90 | 2 408 230 | 10 | 17 | 40 | 41 245 | 85 | 122 026 | 66 | 932 | 45 | 1 741 | 80 | 439 924 | 60 |
| 1 617 205 | 11 | 2 575 727 | 60 | 21 | 80 | 123 363 | 75 | 127 088 | 75 | 1 | 70 | 1 710 | 30 | 482 015 | 30 |

# III. Geldverkehr.

## Der Reichsbankverkehr Brombergs in 1901.

Der durchschnittliche **Bankzinsfuß** war 1901 wieder geringer geworden als in den Vorjahren Er betrug in den letzten fünf Jahten für Wechsel:

| 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3,81 | 4,27 | 5,04 | 5,33 | 4,099 | Prozent. |

Der **Geschäftsumsatz** der Reichsbankstelle Bromberg war größer als in den Vorjahren, denn er betrug: 1901: 780 834 400 Mark
1900: 700 322 500 „
1899: 685 227 100 „

Der **Wechselverkehr** war von 103 889 300 Mark im Jahre 1900 auf 127 104 500 Mark in 1901 gestiegen.

An Platzwechseln waren auf 1901 übertragen:
2 368 Stück mit 6 347 000,77 Mark
Zugang: 20 117 „ „ 38 602 666,27 „
44 949 667,04 Mark
Abgang: 20 171 „ „ 37 177 219,44 „
so daß 2 314 „ „ 7 772 447,60 Mark
Ende 1901 als Bestand verblieben.

Der hieraus erzielte Gewinn betrug im Jahre 1901: 294 526,56 Mark gegen 301 194,07 Mark im Vorjahre.

An Versandwechseln wurden angekauft in 1901: 6 460 Stück mit 10 550 980,26 Mark gegen 6 955 „ „ 9 945 323,61 „ im Jahre 1900. Der Gewinn in 1901 betrug 74 399,99 Mark gegen 92 046,95 Mark im Vorjahre.

Der Bestand an Einzugswechseln war
Anfangs 1901: 2 918 Stück mit 1 641 154,22 Mark
dazu 1901: 26 408 „ „ 41 456 634,10 „
43 097 788,32 Mark
Abgang 1901: 27 270 „ „ 40 769 583,51 „
so daß 2 056 „ „ 2 328 204,81 Mark
Ende 1901 als Bestand verblieben.

Der **Lombardverkehr**, der in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen war, ist in 1901 dagegen wieder auf 47 883 100 Mark gestiegen gegen 36 285 800 Mark in 1900.

Die aus dem Jahre 1900 übernommenen Darlehne betrugen 1 184 700 Mk.
Ausgeliehen in 1901: 1 794 Stück mit 24 092 900 „
25 277 600 Mk.
Zurückgezahlt sind 1901: 1 331 „ „ 23 790 200 „
so daß 1 487 400 Mk.
Ende 1901, davon 219 200 Mark auf Waaren beliehen blieben.

Der Lombardgewinn betrug 1901: 62 505,52 Mark gegen 59 598,76 Mark im Vorjahre.

Der **Giroverkehr** weist eine stetige Steigerung auf mit 605 829 900 Mark in 1901 gegen 560 133 100 Mark in 1900.

Der Bestand des Giro-Conto betrug Anfangs 1901 1 290 616,41 Mark
Vereinnahmt in 1901: 296 919 053,17 „
298 209 669,58 Mark
Verausgabt in 1901: 297 310 252,62 „
so daß 899 416,96 Mark
als Bestand Ende 1901 auf 92 Conto-Inhaber verblieben.

Durch Uebertragungen zwischen Girokunden erfolgten 1901 in Zugang 127 254 993,25 Mark, in Abgang: 125 174 472,47 Mark.

### Der Reichsbankverkehr Brombergs war

| Jahr | Giroverkehr | Lombard | Wechselverkehr | Gesammtumsatz |
|---|---|---|---|---|
| | in Millionen Mark | | | |
| 1900 | 560,1 | 36,3 | 103,8 | 700,3 |
| 1901 | 605,8 | 47,9 | 127,1 | 780,8 |

**Geschäftsverkehr der städtischen Sparkasse zu Bromberg,** die 1840 errichtet ist: Mark
Die Einlagen betrugen Ende 1900 3 800 477,68
Zuwachs während 1901
a) durch Zuschreibung von Zinsen . . . . . . . 135 316,71
b) durch neue Einlagen . . 1 821 082,24
Dagegen Ausgabe 1901 für zurückgenommene Einlagen . 1 458 730,90
sodaß als Einlage verblieben Ende 1901 . . . . . . 4 298 145,73
Der Reservefonds beträgt . . 334 233,43
Die Zinsüberschüsse waren . 35 302,37
Zu öffentlichen Zwecken bewilligt seit dem Bestehen der Kasse . . 182 500,—

An Sparkassen-Büchern (oder Obligationen) 2c.
a) wurden 1901
ausgegeben . Stück 2370
zurückgenommen „ 1365
b) befanden sich am Schlusse 1901 im Umlaufe:
überhaupt Stück 13 979

Von dem Vermögen der Sparkasse sind zinsbar angelegt:
a) auf Hypothek: Mark
auf städtische Grundstücke 1 336 900,—
auf Hypothek:
auf ländliche Grundstücke 60 300,—
in Effekten (Nennwerth) 2 081 000,—
gegen Faustpfand 46 610,—
bei öffentlichen Instituten, Korporationen 1 212 129,44
zusammen 4 736 939,44

Der Geschäftsumfang des **Stadt-Leihamts in Bromberg** gestaltete sich 1901/1902, wie folgt:
Aus dem Vorjahre wurden übernommen:
5 556 Pfänder
im Werthe von . . . 100 953 Mark
beliehen mit . . . . 65 423 „
Im Laufe des Jahres wurden neu beliehen:
13 522 Pfänder
im Werthe von . . . 216 775 Mark
beliehen mit . . . . 141 818 „
Eingelöst bezw. verkauft wurden:
12 327 Pfänder
im Werthe von . . . 201 315 Mark
beliehen mit . . . . 131 012 „
Somit verblieben am Jahresschlusse Bestand:
6 751 Pfänder
im Werthe von . . . 116 413 Mark
beliehen mit . . . . 76 229 „

Hiernach ist die Pfänderzahl im Vergleich zum Vorjahre um 1 195 Stück, die Darlehnssumme um 10 806 Mark gestiegen.

Von den im Laufe des Jahres angenommenen 13 522 Pfändern wurden beliehen:
10 685 Pfänder bis 10 Mk.

## Statistische Uebersicht über Spar-, Credit- und Vorschuß-Vereine im Regierungsbezirk Bromberg für 1901.

| Name bezw. Sitz des Vereins | Zahl der Mitglieder | Reserven a. Reservefonds | Reserven b. Special-Reservefonds | Sparkassen-Gelder | Depositen | Wechsel | Geschäfts-Umsatz | Geschäfts-Unkosten | Reingewinn | Mitglieder-Kapital resp. Guthaben | Dividende |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | M. | M. | M. | M. | M. | M. | M. | M. | M. | %. |
| 1. Gewerbebank **Bromberg** | 202 | 30 000,00 | 17 443,48 | 1 082 121,31 | — | 785 160,40 | 16 040 219,18 | 16 509,04 | 21 284,64 | 145 786,70 | 5 |
| 2. Vorschuß-Verein zu **Bromberg** | 664 | 31 500,44 | 12 726,90 | 588 020,00 | — | 797 536,37 | 7 367 909,00 | 12 069,28 | 15 934,19 | 206 823,87 | 6 |
| 3. Spar- und Credit-Verein **Crone a. d. Br.** | 214 | 7 914,31 | 717,89 | 209 263,82 | 44,56 | 221 171,58 | 2 593 525,10 | — | 1 134,24 | 20 976,22 | 4 |
| 4. Vorschuß-Verein **Inowrazlaw** | 492 | 58 582,13 | 79 062,03 | 968 396,93 | — | 1 814 802,26 | 26 075 732,63 | 17 255,89 | 18 227,11 | 363 462,24 | 5 |
| 5. Spar- und Vorschuß-Verein **Nakel** | 1 202 | 45 316,15 | 26 434,29 | 1 007 804,85 | — | 1 348 908,32 | 26 593 400,57 | 19 795,98 | 31 717,40 | 323 439,75 | 7 |
| 6. Spar- und Vorschuß-Verein **Schönlanke** | 759 | 42 000,00 | 19 680,87 | 1 207 349,25 | — | 1 278 121,94 | 22 900 004,77 | 11 114,22 | 22 574,96 | 254 816,19 | 7 |
| 7. Credit-Verein **Znin** | 711 | 37 967,26 | 10 683,17 | 384 368,48 | 342 983,31 | 888 588,97 | 5 695 268,97 | 8 995,12 | 14 060,77 | 77 268,75 | 6 |
| 8. Volksbank **Znin** | — | 107 000,00 | 15 000,00 | 501 772,02 | — | 675 768,99 | — | 4 586,18 | 15 288,92 | 85 282,10 | 6 |

# IV. Post- und Telegraphen-Verkehr.

## a. Uebersicht

über den Post- und Telegraphen-Verkehr des Handelskammer-(Regierungs-)Bezirks Bromberg in den Orten der Postämter I., II. und III. Klasse im Jahre 1901.

| Name des Ortes. | a. eingegangen: Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben | a. eingegangen: Briefe mit Werthangabe | a. eingegangen: Packete ohne Werthangabe | a. eingegangen: Packete mit Werthangabe | b. aufgeliefert: Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben | b. aufgeliefert: Briefe mit Werthangabe | b. aufgeliefert: Packete ohne Werthangabe | b. aufgeliefert: Packete mit Werthangabe | Postaufträge a. eingegangen | Postaufträge b. aufgeliefert | Postnachnahmen a. eingegangen | Postnachnahmen b. aufgeliefert | Auf Postanweisungen a. eingegangen Betrag | Auf Postanweisungen b. aufgeliefert Betrag | Zeitungsnummern (Gesammtzahl) | Telegramme a. eingegangen | Telegramme b. aufgeliefert |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Stück. | Mark. | Mark. | Stück. | Stück. | Stück. |
| **Gesammtverkehr des Ober-Post-directionsbezirks Bromberg** | 33 229 612 | 98 419 | 1 984 842 | 23 855 | 29 641 950 | 160 840 | 1 235 889 | 18 850 | 74 145 | 16 906 | 544 988 | 264 056 | 72 009 339 | 122 332 768 | 32 824 969 | 396 439 | 391 688 |
| dagegen 1900 | 31 329 870 | 102 651 | 1 989 446 | 25 220 | 27 732 874 | 102 739 | 1 238 440 | 19 362 | 72 891 | 15 955 | 492 005 | 223 704 | 69 123 468 | 119 760 126 | 31 873 003 | 427 664 | 420 598 |
| Amsee . . . . | 64 454 | 228 | 4 459 | 91 | 39 520 | 445 | 2 114 | 9 | 97 | 2 | 1 297 | 58 | 88 227 | 394 357 | 72 334 | 664 | 867 |
| Argenau . . . . | 254 072 | 519 | 14 799 | 111 | 173 283 | 926 | 7 501 | 237 | 1 072 | 54 | 5 253 | 208 | 381 159 | 1 236 246 | 200 408 | 2 139 | 2 394 |
| Bartschin . . . | 109 070 | 436 | 8 973 | 104 | 94 640 | 719 | 3 666 | 136 | 498 | 31 | 3 132 | 832 | 166 060 | 670 376 | 120 560 | 2 019 | 1 994 |
| Bromberg (P. A. u. T. A.) | 7 072 156 | 19 104 | 381 460 | 8 188 | 7 718 282 | 15 843 | 247 282 | 5 608 | 8 444 | 5 227 | 66 256 | 70 148 | 17 878 542 | 16 226 637 | 6 825 512 | 77 460 | 74 041 |
| Budsin . . . . | 77 896 | 190 | 5 086 | 38 | 63 648 | 263 | 2 614 | 52 | 201 | 33 | 2 002 | 360 | 147 771 | 349 647 | 54 720 | 1 047 | 1 092 |
| Crone a. d. Brahe . | 355 368 | 741 | 24 829 | 116 | 273 884 | 1 054 | 14 906 | 324 | 1 040 | 406 | 6 384 | 1 346 | 827 110 | 1 933 971 | 261 112 | 3 333 | 3 019 |
| Czarnikau . . . | 350 818 | 770 | 26 942 | 221 | 341 458 | 1 473 | 18 093 | 287 | 1 064 | 120 | 7 487 | 4 680 | 630 684 | 2 227 443 | 352 146 | 3 775 | 4 116 |
| Elsenau . . . . | 73 165 | 307 | 4 544 | 21 | 52 130 | 481 | 2 600 | 9 | 109 | — | 1 804 | 260 | 101 735 | 290 190 | 74 668 | 1 049 | 1 561 |
| Exin . . . . . | 255 086 | 891 | 19 959 | 146 | 221 328 | 1 179 | 11 044 | 183 | 887 | 117 | 5 597 | 3 508 | 347 061 | 1 481 013 | 150 968 | 3 254 | 3 437 |
| Filehne . . . . | 414 934 | 921 | 29 307 | 259 | 396 006 | 1 636 | 19 797 | 284 | 1 008 | 298 | 6 503 | 1 601 | 2 179 329 | 2 204 301 | 495 059 | 4 924 | 4 599 |
| Fordon . . . . | 130 468 | 404 | 8 346 | 144 | 108 290 | 467 | 4 062 | 186 | 165 | 48 | 2 072 | 572 | 298 343 | 586 070 | 147 108 | 1 903 | 1 595 |
| Friedheim . . . | 64 844 | 164 | 4 176 | 12 | 59 540 | 262 | 1 914 | 12 | 104 | 9 | 1 316 | 364 | 89 089 | 274 075 | 73 528 | 635 | 697 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gembitz . . . . | 68 562 | 238 | 4 930 | 17 | 50 830 | 391 | 1 839 | 8 | 265 | 58 | 1 661 | 111 | 100 993 | 320 565 | 62 192 | 744 | 623 |
| Gnesen . . . . | 1 820 390 | 5 615 | 130 130 | 1 082 | 1 868 516 | 5 581 | 70 555 | 814 | 4 146 | 5 580 | 24 704 | 23 036 | 4 304 643 | 5 881 398 | 832 480 | 21 604 | 22 878 |
| Gollantsch . . . | 86 762 | 201 | 5 546 | 30 | 66 664 | 292 | 2 703 | 21 | 104 | — | 1 823 | 208 | 168 986 | 402 914 | 53 609 | 1 353 | 949 |
| Gonsawa . . . . | 82 628 | 134 | 5 143 | 4 | 48 074 | 376 | 2 290 | 42 | 417 | 18 | 2 011 | 52 | 103 787 | 396 443 | 26 537 | 940 | 796 |
| Güldenhof . . . | 106 912 | 412 | 6 101 | 35 | 75 530 | 471 | 3 701 | 15 | 119 | 9 | 1 785 | 473 | 120 049 | 294 288 | 119 741 | 1 050 | 992 |
| Janowitz (Bz. Bbg.) | 134 082 | 686 | 9 264 | 62 | 105 404 | 1 149 | 4 607 | 51 | 372 | 55 | 3 626 | 55 | 230 538 | 836 116 | 94 321 | 1 817 | 2 067 |
| Inowrazlaw . . | 1 883 908 | 8 836 | 103 193 | 1 738 | 2 072 800 | 7 656 | 66 235 | 1 149 | 5 094 | 1 065 | 29 638 | 18 460 | 4 611 471 | 6 579 768 | 1 455 841 | 26 402 | 25 904 |
| Klahrheim . . . | 64 298 | 115 | 3 231 | 23 | 52 052 | 203 | 1 901 | 21 | 60 | 15 | 763 | 114 | 89 712 | 233 298 | 98 414 | 519 | 972 |
| Kletzko . . . . | 94 588 | 213 | 5 574 | 49 | 65 056 | 358 | 3 588 | 60 | 289 | 37 | 2 181 | 416 | 162 145 | 405 884 | 67 207 | 1 455 | 1 329 |
| Kolmar i. Posen . | 390 286 | 965 | 23 161 | 252 | 327 366 | 1 261 | 12 983 | 82 | 1 086 | 167 | 5 752 | 2 340 | 845 131 | 1 643 406 | 307 280 | 3 614 | 4 191 |
| Kreuz (Ostbahn) . | 155 376 | 207 | 10 463 | 56 | 153 114 | 321 | 5 638 | 77 | 254 | 32 | 3 554 | 936 | 253 917 | 707 321 | 187 668 | 3 788 | 6 268 |
| Kruschwitz . . . | 218 126 | 555 | 15 756 | 222 | 150 800 | 1 381 | 7 919 | 66 | 1 202 | 73 | 5 167 | 282 | 289 089 | 1 331 323 | 223 860 | 2 857 | 2 327 |
| Labischin . . . . | 139 084 | 402 | 11 497 | 60 | 125 294 | 710 | 5 431 | 141 | 504 | 52 | 3 386 | 1 560 | 301 124 | 710 811 | 179 872 | 2 152 | 1 689 |
| Lobsens . . . . | 240 708 | 555 | 16 488 | 98 | 201 318 | 821 | 10 854 | 158 | 663 | 88 | 4 616 | 1 714 | 270 169 | 1 163 880 | 129 456 | 2 429 | 2 406 |
| Margonin . . . | 131 222 | 217 | 8 169 | 16 | 87 334 | 475 | 4 347 | 71 | 256 | 6 | 2 774 | 1 196 | 198 485 | 473 694 | 36 110 | 1 407 | 1 030 |
| Mogilno . . . . | 390 598 | 1 667 | 24 434 | 222 | 343 252 | 1 854 | 10 734 | 164 | 1 702 | 315 | 9 207 | 4 335 | 828 389 | 1 925 799 | 240 565 | 6 612 | 5 298 |
| Montwy . . . . | 102 570 | 400 | 4 306 | 110 | 66 642 | 418 | 2 573 | 28 | 123 | 18 | 1 508 | 46 | 304 262 | 127 771 | 194 810 | 1 889 | 1 647 |
| Mrotschen . . . | 146 718 | 664 | 9 343 | 55 | 93 626 | 963 | 4 537 | 46 | 738 | 133 | 3 532 | 365 | 323 738 | 822 400 | 94 380 | 1 612 | 1 802 |
| Nakel (Netze) . . | 617 188 | 2 200 | 43 860 | 518 | 497 068 | 3 444 | 30 552 | 360 | 2 335 | 170 | 12 123 | 7 388 | 25 782 | 45 135 | 376 780 | 8 080 | 7 837 |
| Netzthal . . . . | 46 410 | 232 | 3 950 | 2 | 56 316 | 161 | 2 704 | 2 | 104 | 38 | 1 568 | 52 | 213 988 | 237 612 | 79 516 | 1 135 | 1 395 |
| Pakosch . . . . | 148 174 | 329 | 9 764 | 138 | 99 138 | 1 141 | 4 523 | 117 | 508 | 49 | 3 649 | 245 | 220 491 | 830 890 | 129 601 | 1 984 | 1 762 |
| Rogowo (Bz. Bbg.) | 95 316 | 263 | 5 317 | 21 | 60 512 | 494 | 2 719 | 44 | 299 | 7 | 2 537 | 69 | 106 499 | 405 887 | 72 930 | 1 216 | 1 145 |
| Samotschin . . . | 171 106 | 450 | 14 343 | 61 | 126 204 | 737 | 7 995 | 99 | 336 | 89 | 4 119 | 158 | 567 872 | 983 830 | 132 692 | 2 654 | 2 394 |
| Schleusenau . . . | 242 372 | 148 | 11 312 | 34 | 190 398 | 337 | 8 779 | 128 | 628 | 218 | 3 362 | 2 236 | 312 535 | 758 878 | 52 052 | 1 730 | 1 743 |
| Schneidemühl . . | 1 150 932 | 6 214 | 87 622 | 1 363 | 1 098 874 | 2 722 | 52 595 | 953 | 3 042 | 787 | 19 078 | 9 828 | 2 548 539 | 4 943 399 | 610 592 | 15 103 | 20 942 |
| Schönlanke . . . | 446 030 | 1 035 | 27 742 | 193 | 395 512 | 1 559 | 26 984 | 122 | 1 284 | 649 | 7 662 | 7 280 | 2 037 424 | 2 455 155 | 43 011 | 4 421 | 4 547 |
| Schokken . . . . | 144 804 | 258 | 6 451 | 34 | 75 393 | 408 | 3 446 | 80 | 281 | 67 | 2 112 | 263 | 118 248 | 432 498 | 113 612 | 1 211 | 1 157 |
| Schubin . . . . | 163 878 | 600 | 15 134 | 410 | 121 966 | 840 | 7 260 | 82 | 290 | 55 | 3 499 | 1 240 | 475 341 | 1 157 747 | 190 611 | 2 258 | 2 062 |
| Schulitz . . . . | 154 440 | 481 | 10 970 | 38 | 108 446 | 577 | 4 153 | 34 | 440 | 92 | 3 467 | 260 | 316 737 | 708 272 | 159 984 | 3 106 | 2 649 |
| Schwarzenau (Bz. Bbg.) | 79 664 | 326 | 4 359 | 37 | 57 330 | 227 | 2 591 | 23 | 97 | 8 | 1 221 | 39 | 156 176 | 248 915 | 58 120 | 1 527 | 1 321 |
| Strelno . . . . | 310 154 | 1 295 | 20 991 | 162 | 241 748 | 2 111 | 10 532 | 252 | 2 099 | 235 | 6 653 | 2 098 | 644 362 | 1 853 789 | 230 795 | 3 348 | 3 628 |
| Tremessen . . . | 438 594 | 1 548 | 22 917 | 202 | 349 752 | 1 906 | 12 354 | 147 | 1 658 | 180 | 8 755 | 3 839 | 774 472 | 1 780 853 | 287 861 | 4 705 | 5 049 |
| Usch . . . . . | 94 172 | 259 | 6 669 | 48 | 90 116 | 469 | 3 683 | 38 | 256 | 47 | 1 864 | 260 | 142 632 | 529 827 | 136 422 | 1 014 | 1 174 |
| Weißenhöhe . . . | 94 224 | 465 | 6 916 | 61 | 91 260 | 304 | 6 744 | 21 | 216 | 16 | 2 589 | 725 | 420 895 | 442 961 | 79 486 | 1 697 | 2 176 |
| Welnau . . . . | 91 442 | 166 | 3 608 | 23 | 53 066 | 222 | 1 789 | 131 | 197 | 7 | 1 894 | 263 | 102 181 | 272 646 | 84 909 | 1 202 | 946 |
| Wirsitz . . . . | 158 756 | 660 | 14 977 | 123 | 133 640 | 817 | 7 683 | 181 | 423 | 30 | 4 223 | 1 705 | 534 096 | 1 073 208 | 54 062 | 2 406 | 2 141 |
| Wissek (Bz. Bbg.) . | 73 528 | 167 | 6 031 | 44 | 45 656 | 255 | 2 853 | 45 | 150 | 4 | 1 927 | 312 | 83 932 | 453 969 | 67 246 | 570 | 629 |
| Witkowo . . . . | 162 344 | 303 | 10 723 | 88 | 141 024 | 660 | 6 069 | 83 | 538 | 56 | 2 834 | 2 155 | 758 838 | 249 329 | 145 890 | 1 716 | 1 598 |
| Wongrowitz . . . | 396 994 | 2 057 | 31 060 | 287 | 311 188 | 2 022 | 18 544 | 393 | 1 710 | 268 | 8 480 | 9 100 | 841 529 | 2 485 548 | 270 995 | 4 531 | 6 254 |
| Znin . . . . . | 349 050 | 1 091 | 21 899 | 226 | 235 092 | 2 127 | 12 576 | 179 | 1 531 | 71 | 7 841 | 4 325 | 673 484 | 1 885 559 | 290 811 | 3 880 | 4 514 |

## b. Der Post- und Telegraphenverkehr der Stadt Bromberg von 1875 bis 1901.

| Jahr | Briefe, Postkarten, Drucksachen in 1000 Stück | | Werthbriefe in 1000 Stück | | Postanweisungs-beträge in Millionen Mark | | Postaufträge in 1000 Stück | | Postnachnahmen in 1000 Stück | | Packete in 1000 Stück | | Zeitungs-nummern in 1000 Stück | Depeschenverkehr in 1000 Stück | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eingang | Versand | Eingang | Versand | Eingang | Versand | Eingang | Versand | Eingang | Versand | Eingang | Versand | Versand | Eingang | Versand |
| 1875 | 1274 | 1210 | 32 | 29 | 3,45 | 3,30 | 4 | 2 | 14 | 17 | 115 | 110 | 627 | 29,2 | 26,3 |
| 1876 | 1227 | 1442 | 33 | 23 | 4,19 | 4,19 | 5 | 3 | 13 | 17 | 128 | 111 | 571 | 32,6 | 26,7 |
| 1877 | 1384 | 1482 | 33 | 21 | 4,22 | 4,36 | 6 | 3 | 15 | 18 | 145 | 110 | 917 | 35,9 | 29,3 |
| 1878 | 1438 | 1516 | 30 | 20 | 4,37 | 4,74 | 7 | 3 | 13 | 14 | 178 | 117 | 1446 | 36,3 | 31,7 |
| 1879 | 1492 | 1628 | 29 | 17 | 4,56 | 4,96 | 8 | 4 | 12 | 13 | 153 | 118 | 1180 | 31,7 | 27,1 |
| 1880 | 1592 | 1661 | 29 | 18 | 5,12 | 5,41 | 8 | 4 | 17 | 16 | 159 | 118 | 1196 | 31,1 | 30,0 |
| 1881 | 1865 | 1779 | 29 | 16 | 5,34 | 5,57 | 8 | 4 | 16 | 15 | 156 | 121 | 1079 | 35,9 | 30,4 |
| 1882 | 2288 | 2654 | 29 | 16 | 5,34 | 5,96 | 8 | 3 | 14 | 17 | 180 | 127 | 819 | 38,6 | 33,0 |
| 1883 | 2323 | 2694 | 32 | 18 | 5,99 | 6,37 | 9 | 3 | 16 | 18 | 183 | 139 | 945 | 39,2 | 32,2 |
| 1884 | 2313 | 2514 | 29 | 17 | 6,15 | 6,68 | 9 | 4 | 14 | 20 | 182 | 136 | 895 | 35,6 | 32,4 |
| 1885 | 2655 | 2749 | 29 | 15 | 6,30 | 7,18 | 10 | 4 | 15 | 16 | 200 | 143 | 887 | 35,5 | 32,3 |
| 1886 | 3184 | 3117 | 25 | 15 | 6,38 | 7,30 | 9 | 5 | 15 | 20 | 194 | 131 | 900 | 35,9 | 37,3 |
| 1887 | 3411 | 3065 | 31 | 17 | 6,53 | 7,39 | 9 | 4 | 15 | 16 | 210 | 147 | 986 | 37,1 | 34,0 |
| 1888 | 3402 | 3025 | 31 | 18 | 6,94 | 7,86 | 9 | 4 | 15 | 17 | 215 | 149 | 1002 | 42,8 | 38,6 |
| 1889 | 3370 | 2988 | 24 | 14 | 7,30 | 8,46 | 9 | 4 | 17 | 20 | 237 | 167 | 1080 | 44,3 | 39,3 |
| 1890 | 3803 | 3712 | 25 | 14 | 7,73 | 9,27 | 9 | 5 | 18 | 19 | 256 | 172 | 1201 | 45,3 | 40,0 |
| 1891 | 3703 | 3516 | 24 | 15 | 8,13 | 9,38 | 10 | 5 | 19 | 20 | 267 | 178 | 1403 | 50,1 | 45,5 |
| 1892 | 3900 | 3843 | 27 | 15 | 8,75 | 10,18 | 11 | 5 | 22 | 24 | 285 | 186 | 1600 | 56,8 | 50,6 |
| 1893 | 3971 | 4344 | 27 | 15 | 9,23 | 10,56 | 11 | 6 | 25 | 24 | 303 | 209 | 1800 | 57,0 | 52,3 |
| 1894 | 4041 | 4196 | 27 | 16 | 9,62 | 10,75 | 11 | 7 | 25 | 25 | 322 | 207 | 2178 | 55,8 | 56,6 |
| 1895 | 4015 | 4530 | 25 | 15 | 9,90 | 10,86 | 10 | 8 | 27 | 25 | 342 | 211 | 4207 | 61,0 | 60,8 |
| 1896 | 4215 | 4881 | 29 | 16 | 10,50 | 11,15 | 10 | 6 | 33 | 23 | 427 | 220 | 4699 | 61,5 | 61,9 |
| 1897 | 4615 | 4931 | 28 | 16 | 11,44 | 11,62 | 9 | 6 | 48 | 38 | 429 | 222 | 6713 | 68,9 | 62,1 |
| 1898 | 4971 | 5427 | 25 | 19 | 12,24 | 12,30 | 9 | 6 | 42 | 45 | 355 | 247 | 7458 | 77,8 | 69,2 |
| 1899 | 5502 | 6017 | 22 | 17 | 15,29 | 14,04 | 9 | 5 | 46 | 50 | 434 | 260 | 7546 | 81,6 | 71,4 |
| 1900 | 6220 | 6586 | 20 | 16 | 16,78 | 15,34 | 8 | 4 | 52 | 41 | 382 | 243 | 8334 | 83,4 | 76,6 |
| 1901 | 7072 | 7718 | 19 | 16 | 17,88 | 16,23 | 8 | 5 | 66 | 70 | 390 | 253 | 6826 | 77,5 | 74,0 |

## c. Fernsprechverkehr.

| Ort. | Errichtet seit | Zahl der Anschlüsse | | | Gespräche im Stadtverkehr | | | Gespräche im Fernverkehr*) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1899 | 1900 | 1901 | 1899 | 1900 | 1901 | 1899 | 1900 | 1901 |
| Amsee . . . . . . | 21. 6. 00 | — | 12 | 13 | — | 1 653 | 8 451 | — | 1 244 | 2 901 |
| Argenau . . . . . | 11. 9. 99 | 12 | 25 | 37 | 3 264 | 14 398 | 19 760 | 1 580 | 4 557 | 6 309 |
| Bartschin . . . . . | — | — | 11 | 12 | — | 5 712 | 16 700 | — | 2 101 | 3 308 |
| Bromberg . . . . . | — | 360 | 476 | 589 | 983 757 | 1084232 | 1204741 | 37 532 | 24 422 | 36 886 |
| Crone a. d. Br. . . . | 17. 7. 99 | 8 | 18 | 18 | 1 728 | 13 146 | 27 916 | 784 | 859 | 1 777 |
| Czarnikau . . . . . | 11. 12. 00 | — | 12 | 14 | — | 414 | 24 051 | — | 25 | 2 031 |
| Elsenau . . . . . . | 28. 9. 99 | 12 | 16 | 14 | 4 080 | 16 276 | 26 042 | 4 | 703 | 4 138 |
| Exin . . . . . . . | 11. 12. 00 | — | 6 | 14 | — | 324 | 2 817 | — | 76 | 1 655 |
| Filehne . . . . . . | 19. 12. 00 | — | 20 | 30 | — | 880 | 49 767 | — | 53 | 1 705 |
| Fordon . . . . . . | 23. 8. 00 | — | 18 | 16 | — | 3 270 | 10 016 | — | 1 426 | 4 764 |
| Gembitz . . . . . . | 20. 7. 01 | — | — | 10 | — | — | 1 833 | — | — | 1 440 |
| Gnesen . . . . . . | — | 61 | 103 | 145 | 64 478 | 98 595 | 117 803 | 8 530 | 8 257 | 16 456 |
| Gonsawa . . . . . | 6. 11. 01 | — | — | 7 | — | — | 1 680 | — | — | 114 |
| Güldenhof . . . . . | 26. 6. 99 | 14 | 23 | 26 | 6 642 | 20 032 | 25 979 | 1 925 | 3 941 | 4 011 |
| Inowrazlaw . . . . | — | 156 | 219 | 260 | 392 502 | 500 487 | 620 939 | 25 292 | 22 012 | 31 027 |
| Janowitz (Bez. Bbg.) . | 15. 12. 00 | — | 14 | 21 | — | 252 | 26 926 | — | 96 | 2 710 |
| Jerzyce (Bez. Bromberg) | 3. 12. 00 | — | 10 | 12 | — | 350 | 5 947 | — | 353 | 2 167 |
| Kaisersfelde . . . . | 16. 8. 00 | — | 8 | 10 | — | 944 | 3 762 | — | 572 | 1 357 |
| Kletzko . . . . . . | 25. 11. 00 | — | 7 | 9 | — | 3 720 | 4 382 | — | 142 | 1 366 |
| Kolmar i. P. . . . . | 16. 12. 00 | — | 23 | 32 | — | 1 196 | 39 125 | — | 70 | 4 112 |
| Kruschwitz . . . . . | — | 30 | 40 | 37 | 24 414 | 36 308 | 41 629 | 7 071 | 6 670 | 7 510 |
| Labischin . . . . . | 4. 12. 99 | 5 | 6 | 7 | 84 | 2 191 | 2 194 | 122 | 850 | 1 310 |
| Mogilno . . . . . | 16. 9. 99 | 17 | 26 | 35 | 6 643 | 48 828 | 51 994 | 818 | 3 142 | 5 087 |
| Mrotschen . . . . . | 16. 10. 99 | 7 | 24 | 22 | 1 980 | 15 650 | 21 284 | 311 | 1 937 | 3 139 |
| Nakel (Netze) . . . . | — | 47 | 70 | 75 | 54 775 | 95 152 | 188 038 | 7 299 | 5 839 | 7 591 |
| Pakosch . . . . . . | — | 13 | 26 | 30 | 5 260 | 11 894 | 15 785 | 3 948 | 4 792 | 4 753 |
| Samotschin . . . . . | 16. 12. 00 | — | 8 | 8 | — | 390 | 2 399 | — | 64 | 2 296 |
| Schneidemühl . . . . | — | 56 | 85 | 102 | 63 852 | 94 839 | 148 089 | 2 915 | 1 650 | 5 483 |
| Schönlanke . . . . . | 30. 12. 00 | — | 13 | 13 | — | 88 | 5 615 | — | 2 | 949 |
| Schubin . . . . . . | — | — | — | 9 | — | — | 903 | — | — | 955 |
| Schulitz . . . . . . | — | 13 | 16 | 20 | 13 146 | 15 963 | 15 024 | 6 879 | 3 605 | 4 462 |
| Strelau . . . . . . | 31. 8. 00 | — | 11 | 11 | — | 1 872 | 9 400 | — | 531 | 1 778 |
| Strelno . . . . . . | 5. 10. 99 | 14 | 37 | 45 | 3 675 | 21 910 | 28 484 | 774 | 4 580 | 6 660 |
| Tremessen . . . . . | 11. 10. 99 | 6 | 19 | 20 | 840 | 16 276 | 27 860 | 174 | 1 467 | 2 115 |
| Usch . . . . . . . | 14. 11. 00 | — | 10 | 9 | — | 984 | 1 336 | — | 148 | 1 835 |
| Wapno . . . . . . | 24. 12. 00 | — | 11 | 11 | — | 98 | 5 702 | — | 19 | 917 |
| Weißenhöhe . . . . | — | 8 | 11 | 11 | 7 825 | 6 260 | 5 634 | 2 275 | 1 493 | 2 135 |
| Wilatowen . . . . . | 29. 8. 00 | — | 7 | 6 | — | 1 926 | 3 446 | — | 224 | 606 |
| Wirsitz . . . . . . | 25. 8. 01 | — | — | 19 | — | — | 4 950 | — | — | 766 |
| Wissek (Bez. Bbg.) . . | 14. 8. 01 | — | — | 12 | — | — | 5 040 | — | — | 398 |
| Witkowo . . . . . | 10. 11. 00 | — | 20 | 22 | — | 8 370 | 6 648 | — | 203 | 2 987 |
| Wongrowitz . . . . | 9. 11. 99 | 13 | 22 | 28 | 1 980 | 29 735 | 30 395 | 161 | 1 441 | 5 055 |
| Znin . . . . . . . | — | — | 20 | 29 | — | 9 390 | 20 971 | — | 2 028 | 5 423 |

*) Es werden nur die von den Stadtfernsprecheinrichtungen ausgehenden Gespräche gezählt.

## d. Fernsprechverkehr Brombergs 1889—1901

| Jahr | Zahl der Anschlüsse | Zahl der Stadtgespräche | Zahl der Ferngespräche | Jahr | Zahl der Anschlüsse | Zahl der Stadtgespräche | Zahl der Ferngespräche |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1889 | 91 | 205 356 | — | 1896 | 241 | 593 135 | 8 786 |
| 1890 | 93 | 194 189 | — | 1897 | 266 | 708 084 | 12 711 |
| 1891 | 109 | 187 033 | — | 1898 | 321 | 872 957 | 28 681 |
| 1892 | 132 | 284 402 | — | 1899 | 360 | 983 759 | 37 532 |
| 1893 | 154 | 373 550 | 3 636 | 1900 | 476 | 1 084 232 | 24 422 |
| 1894 | 168 | 438 672 | 7 512 | 1901 | 589 | 1 204 741 | 36 886 |
| 1895 | 239 | 488 280 | 9 303 | | | | |

# V. Eisenbahnverkehr.

## a. Direktionsbezirk Bromberg

| Jahr | Personenverkehr abgefertigte Personen | Güterverkehr in Tonnen à 1000 kg 1900/01 | | | Viehverkehr Stück 1900/01 | | | Einnahmen 1900/01 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Empfang | Versand | | Empfang | Versand | aus | M. |
| 1900/01 | 6 082 897 | a) Stück-, Eil- u. Expreßgut | 188 036 | 147 971 | a) Großvieh . | 71 675 | 163 239 | a) Personen- u. Gepäckverkehr . | 8 945 367 |
| 1899/1900 | 5 687 962 | b) Wagenladungen . | 3 089 222 | 2 301 376 | b) Kleinvieh . | 718 208 | 1 653 529 | b) Güter- u. Vieh-Verkehr . . | 19 065 029 |
| | | c) Dienstgut . | 315 410 | 137 622 | | 789 883 | 1 816 768 | | 28 010 396 |
| | | | 3 592 668 | 2 586 969 | dagegen 1899/1900 . . | 800 092 | 2 030 242 | dagegen 1899/1900 | 25 690 084 |
| | | dagegen 1899/1900 . . | 3 910 324 | 2 866 996 | | | | | |

## b. der hauptsächlich in Betracht kommenden Stationen des Regierungsbezirks Bromberg.

### I. Personenverkehr:

Abgefertigte Personen.

| | Station Bromberg | Station Gnesen | Station Inowrazlaw | Station Nakel | Station Schneidemühl |
|---|---|---|---|---|---|
| 1901/02 . . . . . | 521 728 | 213 865 | 251 594 | 116 988 | 209 854 |
| 1900/01 . . . . . | 492 381 | 221 874 | 260 629 | 109 918 | 202 006 |

### II. Güterverkehr:

in Tonnen à 1000 kg.

| | Station Bromberg 1901/02 | | Station Gnesen 1901/02 | | Station Inowrazlaw 1901/02 | | Station Nakel 1901/02 | | Station Schneidemühl 1901/02 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand |
| a. Stück-, Eil- und Expreßgut . | 13 575 | 26 722 | 7 475 | 5 211 | 8 134 | 3 457 | 6 425 | 2 744 | 5 965 | 5 790 |
| b. Wagenladungen . . . . . | 194 456 | 89 122 | 145 624 | 68 451 | 147 502 | 194 583 | 71 908 | 25 762 | 121 657 | 71 044 |
| c. Dienstgut . . . . . . . . | 63 908 | 16 916 | 18 145 | 1 421 | 18 809 | 2 013 | 1 302 | 1 335 | 46 625 | 6 868 |
| Gesammt-Summe | 271 939 | 132 760 | 171 244 | 75 083 | 174 445 | 200 053 | 79 635 | 29 841 | 174 247 | 83 702 |
| dagegen 1900/1901 | 273 258 | 125 030 | 143 735 | 65 006 | 172 402 | 170 799 | 77 918 | 30 658 | 119 680 | 77 100 |

### III. Viehverkehr:

Stück.

| | Bromberg Empfang | Bromberg Versand | Gnesen Empfang | Gnesen Versand | Inowrazlaw Empfang | Inowrazlaw Versand | Nakel Empfang | Nakel Versand | Schneidemühl Empfang | Schneidemühl Versand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. Großvieh . . . . . . . . . | 4 474 | 2 821 | 2 227 | 9 357 | 5 347 | 7 364 | 2 439 | 5 639 | 1 127 | 2 502 |
| b. Kleinvieh . . . . . . . . . | 8 832 | 7 734 | 27 344 | 260 907 | 8 901 | 76 599 | 4 463 | 14 016 | 376 | 1 569 |
| Gesammt-Summe | 13 306 | 10 555 | 29 571 | 270 264 | 14 248 | 83 963 | 6 902 | 19 655 | 1 503 | 4 071 |
| dagegen 1900/1901 | 11 124 | 20 846 | 16 282 | 294 747 | 13 836 | 219 992 | 5 390 | 23 783 | 1 170 | 3 720 |

### IV. Einnahmen:

Mark.

| | Bromberg | Gnesen | Inowrazlaw | Nakel | Schneidemühl |
|---|---|---|---|---|---|
| a. aus Personen- u. Gepäckverkehr | 1 033 149 | 269 674 | 361 810 | 155 484 | 414 201 |
| b. „ Güter- und Viehverkehr. | 1 714 845 | 913 998 | 684 417 | 379 046 | 696 774 |
| Gesammt-Summe | 2 747 994 | 1 183 672 | 1 046 227 | 534 530 | 1 110 975 |
| dagegen 1900/1901 | 2 656 406 | 1 195 412 | 1 220 158 | 466 972 | 943 912 |

## V. Frachtartikel: in Tonnen à 1000 kg.

| | Station Bromberg 1901/02 | | Station Gnesen 1901/02 | | Station Inowrazlaw 1901/02 | | Station Nakel 1901/02 | | Station Schneidemühl 1901/02 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand |
| 1. Abfälle | — | 455 | 4 | 145 | — | 8 | — | — | — | 5 |
| 2. Baumwolle, rohe rc. | 28 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — |
| 3. Bier | 3 343 | 253 | 1 313 | 161 | 24 | — | 320 | 132 | 631 | 203 |
| 4. Blei, Mennige | 236 | 3 | 8 | 5 | 7 | — | — | — | 10 | 1 |
| 5. Borke (Lohe), Gerbstoffe | 64 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 6 A. Braunkohlen, rohe | 120 | 6 269 | — | — | 3 289 | 12 | — | 22 | — | — |
| 6 B. Braunkohlenbrikets | 2 064 | 1 370 | 875 | 90 | 125 | 41 | 60 | 271 | 2 080 | 245 |
| 7. Cement, Cementsteine und Platten | 3 561 | 867 | 1 414 | 218 | 856 | 97 | 423 | 11 | 1 217 | 804 |
| 8. Chemikalien und Droguen | 130 | 51 | 302 | — | 22 | 1 | — | — | — | 0,5 |
| 9. Dachpappe | 69 | 3 623 | 360 | 37 | 373 | 97 | 247 | 29 | 101 | 637 |
| 10 A. Künstliche Düngemittel | 1 666 | 287 | 6 512 | 1 369 | 3 870 | 61 | 3 412 | 300 | 2 212 | 1 120 |
| 10 B. Natürliche Düngemittel | 42 | 2 724 | — | 24 | 7 894 | 5 684 | — | — | 20 | — |
| 11 A. Roheisen, Rohstahl | 205 | — | — | — | 2 | 274 | 20 | — | 35 | — |
| 11 B. Luppen, Stahlknüppel rc. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 11 C. Altes Eisen, Brucheisen | 563 | 3 574 | 27 | 373 | 342 | 3 276 | 121 | 61 | 386 | 545 |
| 12. Eisen und Stahl, façonnirt | 5 330 | 2 353 | 408 | 46 | 668 | 419 | 86 | 121 | 583 | 72 |
| 13. Eisenbahn-Schienen rc. | 3 986 | 2 926 | 574 | 422 | 446 | 264 | 90 | 359 | 1 090 | 277 |
| 14. Eisenbahn-Schwellen, eiserne | 30 | 16 | — | — | — | 2 | — | — | — | — |
| 15. Eiserne Achsen, Bandagen | 1 562 | 175 | 6 | — | 7 | 1 | — | — | 211 | 235 |
| 16. Maschinen und Maschinentheile | 2 146 | 2 894 | 334 | 111 | 705 | 820 | 174 | 122 | 473 | 182 |
| 17. Eiserne Röhren und Säulen | 1 394 | 736 | 116 | 7 | 212 | 208 | 175 | 4 | 223 | 44 |
| 18. Eisen- und Stahldraht | 1 055 | 36 | 19 | 8 | 28 | 11 | 10 | — | 91 | 35 |
| 19. Eisen- und Stahlwaaren | 5 295 | 6 379 | 359 | 62 | 421 | 186 | 72 | 37 | 305 | 146 |
| 20. Eisenerz (ausschließlich Schwefelkies) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 21 A. Erde, Lehm, Mergel | 185 | — | 202 | — | — | 260 | — | 20 | — | — |
| 21 B. Kies, Sand, Grand | 11 | 514 | 337 | — | 2 096 | 1 226 | — | 352 | 1 244 | 466 |
| 21 C. Thon, Thonerde, Porzellanerde | 48 | — | 2 | — | 9 | — | — | — | 55 | — |
| 21 E. Sonstige Erden | 0,5 | — | — | — | — | 1 | 10 | 605 | — | — |
| 22 A. Blei- und Zinkerze | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 22 B. Kupfererz, Kupferstein | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 22 C. Uebrige Erze und Schlacken | — | — | — | — | 11 | 1 | — | — | — | — |
| 23. Farbhölzer, Farbholzextracte | — | — | 56 | — | — | — | — | — | — | — |
| 24. Fische und Heringe | 605 | 236 | 565 | 45 | 300 | 10 | 131 | 159 | 178 | 33 |
| 25. Flachs, Hanf, Heede, Werg | 181 | 218 | 5 | — | 13 | — | 10 | — | — | — |
| 26. Fleisch, auch Speck | 115 | 2 | 11 | — | 9 | — | — | 2 | — | 8 |
| 27. Garne und Twiste | 5 | — | 2 | 0,5 | 3 | — | 36 | — | — | — |
| 28 A. Weizen und Spelz | 9 645 | 205 | 2 528 | 248 | 2 811 | 2 740 | 1 132 | 427 | 123 | 35 |
| 28 B. Roggen | 9 458 | 583 | 6 550 | 1 664 | 3 201 | 433 | 2 819 | 800 | 2 581 | 759 |
| 28 C. Hafer | 3 102 | 466 | 678 | 543 | 900 | 1 309 | 679 | 429 | 307 | 337 |
| 28 D. Gerste | 3 800 | 208 | 264 | 1 359 | 1 209 | 6 568 | 751 | 884 | 215 | 157 |
| 28 E. Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte | 1 195 | 290 | 225 | 33 | 1 076 | 963 | 210 | 104 | 147 | 50 |
| 28 F. Mais (Kukuru) | 134 | 234 | 446 | 89 | 294 | 106 | 359 | 762 | 103 | 95 |
| 28 G. Malz | 41 | 590 | 291 | 40 | 32 | — | 10 | — | 223 | — |
| 28 H. Lein- und Oelsamen | 4 | 13 | 444 | 19 | 124 | 115 | 28 | — | — | 14 |

| | Station Bromberg 1901/02 | | Station Gnesen 1901/02 | | Station Inowrazlaw 1901/02 | | Station Nakel 1901/02 | | Station Schneidemühl 1901/02 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand |
| 28 I. Andere Sämereien | 881 | 862 | 312 | 98 | 180 | 454 | 138 | 51 | 109 | 82 |
| 29. Glas und Glaswaaren | 613 | 229 | 398 | 111 | 178 | 101 | 26 | 39 | 888 | 2 884 |
| 30. Häute, Leder, Pelzwerk | 527 | 462 | 595 | 282 | 119 | 113 | 10 | 48 | 10 | 104 |
| 31 A. Rundholz, roh beschlagene Stämme | 888 | 847 | — | — | 140 | 109 | 525 | 70 | 1 771 | 1 368 |
| 31 B. Nutzholz | 7 022 | 19 451 | 2 255 | 2 042 | 2 578 | 394 | 872 | 448 | 500 | 3 985 |
| 31 C. Brennholz und Grubenholz | 1 706 | 756 | 1 173 | 360 | 954 | 271 | 1 428 | 14 | 1 747 | 979 |
| 31 D. Außereuropäisches Holz | 34 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — |
| 32 Holzzeugmasse | 25 | — | 51 | 0,5 | 28 | — | — | 361 | — | — |
| 33. Hopfen | 15 | 6 | 0,5 | — | — | — | — | — | 6 | — |
| 34. Jute | — | 2 | — | — | 161 | 12 | — | — | — | — |
| 35. Kaffee, Kaffee-Surrogate, Thee | 23 | 125 | 263 | 16 | 88 | 2 | — | 95 | 17 | 29 |
| 36. Kalk, gebrannter | 2 300 | 62 | 2 641 | 54 | 747 | 55 | 2 007 | 25 | 1 222 | 62 |
| 37. Kartoffeln | 2 635 | 594 | 266 | 3 516 | 1 315 | 685 | 230 | 1 811 | 61 563 | 358 |
| 38. Knochen | 89 | 469 | 5 | 160 | 19 | 246 | 26 | 111 | 16 | 17 |
| 39. Knochenkohle, Beinschwarz | — | — | — | 21 | | — | | | 10 | |
| 40. Lumpen | 449 | 441 | 13 | 271 | 141 | 383 | 28 | 168 | 19 | 100 |
| 41 A. Mehl, Mühlenfabrikate | 619 | 6 855 | 3 312 | 6 649 | 1 958 | 1 688 | 574 | 2 481 | 2 172 | 567 |
| 41 B. Kleie, ohne Reiskleie | 5 098 | 2 089 | 4 212 | 3 386 | 4 521 | 1 909 | 5 338 | 1 256 | 1 177 | 541 |
| 42. Obst, Gemüse, Pflanzen 2c. | 384 | 24 | 113 | 15 | 107 | 46 | 115 | 36 | 92 | 12 |
| 43. Oele, Fette | 2 160 | 738 | 260 | 121 | 182 | 36 | — | 50 | 206 | 84 |
| 44. Oelkuchen, Oelkuchenmehl | 202 | 65 | 859 | 395 | 3 175 | 986 | 490 | 127 | 92 | 13 |
| 45. Papier und Pappe 2c. | 942 | 162 | 154 | 28 | 98 | 12 | — | 0,5 | 71 | 71 |
| 46. Petroleum, Mineralöle | 1 088 | 3 954 | 1 259 | 469 | 795 | 16 | 362 | 61 | 523 | 52 |
| 47. Reis, Reismehl, Reiskleie | 13 | 32 | 192 | 10 | 33 | 2 | — | 45 | 22 | — |
| 48. Röhren von Thon und Cement | 3 299 | 2 518 | 78 | 438 | 536 | 176 | 116 | 23 | 106 | 91 |
| 49 A. Rüben, Zuckerrüben | 4 | 550 | 55 358 | 374 | 9 037 | 56 460 | 22 177 | — | — | — |
| 49 B. Rübenschnitze, Futterrüben | 520 | 10 | — | 24 946 | 23 315 | 7 690 | 40 | 8 551 | — | — |
| 50. Rübensyrup, Melasse | 2 116 | 33 | 64 | 1 234 | 61 | 1 458 | 45 | 1 398 | 63 | 30 |
| 51. Salpetersäure, Salzsäure | 1 | — | 10 | — | 10 | — | — | — | — | — |
| 52. Salz 2c. | 1 653 | 252 | 620 | 2 | 107 | 57 066 | 370 | 15 | 628 | 2 |
| 53. Schiefer | 96 | 20 | 9 | — | 3 | 2 | — | — | 20 | — |
| 54. Schwefelsäure | 2 | — | 3 | — | — | — | — | — | 75 | — |
| 55 A. Soda, rohe | 129 | 51 | — | — | 67 | — | — | 10 | 42 | — |
| 55 B. Soda, kaustische | 51 | 0,5 | 122 | 8 | — | — | 30 | 2 | — | — |
| 56 A. Spiritus | 2 634 | 1 431 | 538 | 878 | 330 | 193 | 345 | 844 | 4 079 | 100 |
| 56 B. Spirituosen, Branntwein, Essig | 40 | 20 | 48 | 126 | 128 | 2 | — | 8 | 24 | 2 |
| 57. Stärke, Kartoffelmehl | 360 | 6 | 29 | — | 35 | — | — | 2 | 400 | 7 747 |
| 58. Steine, einfach, glatt behauen | 475 | 200 | 50 | 8 | 337 | 11 | 5 | 2 | 399 | 26 |
| 59 A. Steine, gebrannte Ziegel 2c. | 1 071 | 8 201 | 3 269 | 1 445 | 6 220 | 2 173 | 2 600 | 421 | 826 | 31 272 |
| 59 B. Bruchsteine, rohe | 117 | — | — | — | 3 276 | 9 | — | 30 | 241 | — |
| 59 C. Pflastersteine, Steinschrotten | 264 | 895 | 1 723 | 243 | 5 015 | 97 | — | 54 | 631 | 275 |
| 59 D. Kalk- und Tuffsteine | — | 10 | — | — | 70 | — | — | — | — | — |
| 59 E. Schwemmsteine | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 59 F. Steinplatten, Bordsteine 2c. | 80 | 50 | — | 0,5 | 353 | 20 | — | — | — | 1 |
| 59 G. Bimssteine, Quarz, Spath | 0,5 | — | — | — | — | — | — | — | 78 | 120 |

| | Station Bromberg 1901/02 | | Station Gnesen 1901/02 | | Station Inowrazlaw 1901/02 | | Station Nakel 1901/02 | | Station Schneidemühl 1901/02 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Empfang | Versand |
| 60 A. Steinkohlen | 108843 | 397 | 49 608 | 113 | 34 622 | 257 | 15 575 | 68 | 58 592 | 616 |
| 60 B. Steinkohlenbrikets | 757 | 161 | 50 | — | 20 | — | — | 73 | 304 | — |
| 60 C. Steinkohlenkoks | 527 | 1 153 | 612 | 45 | 197 | 144 | 310 | 271 | 100 | 720 |
| 61 A. Tabak, roh, Tabaksrippen | 156 | 9 | 0,5 | — | 1 | — | — | — | — | — |
| 61 B. Fabrizirter Tabak, Cigarren | 24 | 9 | 0,5 | — | 4 | 3 | — | — | — | — |
| 62. Theer, Pech, Asphalt, Harz | 2 945 | 690 | 157 | 114 | 184 | 58 | 57 | 20 | 340 | 200 |
| 63. Thonwaaren, Porzellan | 597 | 133 | 285 | 41 | 231 | 54 | 76 | 23 | 217 | 119 |
| 64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen | 382 | 292 | 292 | 39 | 261 | 9 | 172 | — | 345 | 40 |
| 65. Wein, Apfelwein, Most | 113 | 18 | 46 | 0,5 | 88 | 2 | — | 0,5 | 30 | 8 |
| 66. Wolle aller Art, thierisch | 11 | 58 | — | 22 | 5 | 39 | 10 | 32 | 39 | 30 |
| 67. Zink in Blöcken und Platten | 56 | 4 | — | 0,5 | 6 | 16 | — | 7 | 6 | — |
| 68 A. Zucker, roh | 17 565 | — | — | 13 467 | — | 6 634 | 4 241 | 489 | — | 2 |
| 68 B. Zucker, raffinirt | 501 | 353 | 684 | 36 | 309 | 1 | 143 | 13 | 231 | 26 |
| 69. Spediteur-Sammelgut | 1 494 | 42 | 394 | 16 | 23 | 7 | 10 | 25 | 1 476 | — |
| 70 A. Butter, Eier, Käse, Brot | 149 | 263 | — | 1 | 7 | 8 | 84 | 21 | 228 | 339 |
| 70 B. Bücher, Drucksachen | 15 | 3 | 1 | 8 | 10 | 1 | — | 5 | — | — |
| 70 C. Gebrauchte Emballage | 1 115 | 2 227 | 442 | 824 | 490 | 1 738 | 36 | 215 | 263 | 766 |
| 70 D. Farben (Farberde, s. 21 C) | 13 | 51 | 6 | — | 13 | 3 | — | — | — | — |
| 70 E. Holzwaaren, neue Möbel | 124 | 444 | 87 | 61 | 157 | 82 | 25 | 5 | 79 | 8 |
| 70 F. Heu | 1 925 | 145 | 1 118 | 34 | 477 | 54 | 35 | 16 | 47 | 15 |
| 70 G. Stroh | 3 920 | 878 | 1 403 | 145 | 1 418 | 344 | 419 | 78 | 832 | 477 |
| 70 H. Häcksel 2c. | 1 178 | 208 | 701 | 371 | 5 840 | 124 | 60 | 33 | 396 | 28 |
| 70 I. Manufakturwaaren | 0,5 | 2 | 23 | — | 57 | 3 | — | — | — | — |
| 70 K. Mineralwasser | 77 | 6 | 7 | — | 18 | — | — | — | — | 5 |
| 70 L. Gyps, gebrannt und gemahlen | 565 | 10 | 86 | 15 | 73 | 4 910 | 5 | — | — | — |
| 70 M. Uebrige Güterarten | 5 694 | 5 430 | 2 131 | 1 750 | 2 389 | 8 335 | 561 | 510 | 1 628 | 6 660 |

## VI. Viehgattungen:

Stück.

| | Bromberg Empfang | Bromberg Versand | Gnesen Empfang | Gnesen Versand | Inowrazlaw Empfang | Inowrazlaw Versand | Nakel Empfang | Nakel Versand | Schneidemühl Empfang | Schneidemühl Versand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 72. Pferde, Fohlen, Esel | 412 | 374 | 1 508 | 4 093 | 276 | 874 | 282 | 586 | 147 | 549 |
| 73 A. Ochsen, Stiere | 106 | 122 | 45 | 257 | 1 951 | 1 062 | 107 | 33 | 18 | 40 |
| 73 B. Kühe, Rinder | 3 568 | 2 211 | 650 | 4 883 | 3 098 | 5 378 | 2 042 | 5 092 | 805 | 1 484 |
| 73 C. Kälber | 1 266 | 403 | 56 | 327 | 24 | 53 | 388 | 1 753 | 79 | 143 |
| 74. Schafe, auch Lämmer | 2 987 | 763 | 179 | 2 460 | 3 151 | 5 970 | 1 044 | 2 581 | 92 | 1 114 |
| 75 A. Schweine | 3 182 | 1 604 | 785 | 6 071 | 782 | 1 881 | 1 533 | 10 084 | 180 | 217 |
| 75 B. Ferkel | 584 | 5 033 | 857 | 19 214 | 1 220 | 5 506 | 1569 | 817 | 108 | 44 |
| 76. Geflügel und sonstiges Vieh | 19 | — | 25 491 | 232956 | 3 743 | 63 286 | — | 98 | — | — |

## Der Eisenbahnverkehr der Stadt Bromberg 1876—1901.

| Jahr | Abfahrende Personen | Stations-Einnahmen | Viehverkehr | | Güterverkehr | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Empfang | Versand | Empfang | Versand | Zusammen |
| | | Mark | Stück | | in Tonnen à 1000 Kilogramm | | |
| 1876 | 203 763 | 1 485 000 | 27 541 | 10 516 | 114 305 | 104 775 | 219 078* |
| 1877 | 201 614 | 1 625 377 | 28 423 | 24 369 | 116 409 | 92 497 | 2 8 906* |
| 1878 | 217 887 | 1 580 412 | 16 962 | 25 301 | 164 135 | 103 840 | 267 986* |
| 1879 | 214 359 | 1 443 195 | 16 141 | 25 513 | 137 145 | 64 382 | 201 527* |
| 1880 | 235 807 | 1 708 068 | 17 904 | 25 828 | 124 906 | 79 672 | 220 400* |
| 1881 | 234 240 | 1 328 400 | 15 996 | 22 491 | 90 592 | 49 649 | 155 134 |
| 1882 | 237 547 | 1 491 424 | 10 909 | 19 909 | 95 321 | 50 602 | 145 923 |
| 1883 | 250 373 | 1 546 888 | 11 519 | 25 383 | 95 189 | 43 090 | 138 279 |
| 1884 | 253 243 | 1 642 500 | 13 409 | 24 883 | 114 049 | 44 841 | 158 890 |
| 1885 | 244 975 | 1 737 330 | 11 622 | 22 411 | 112 967 | 38 595 | 151 562 |
| 1886 | 264 911 | 1 912 643 | 11 199 | 14 050 | 124 697 | 37 705 | 162 402 |
| 1887 | 268 210 | 1 634 896 | 6 518 | 13 866 | 111 397 | 43 991 | 155 388 |
| 1888 | 295 256 | 1 678 309 | 11 972 | 17 546 | 109 863 | 54 486 | 164 349 |
| 1889 | 296 919 | 1 721 106 | 9 625 | 13 805 | 113 006 | 50 690 | 163 696 |
| 1890 | 314 454 | 1 839 080 | 5 969 | 8 669 | 126 400 | 48 130 | 174 530 |
| 1891 | 328 494 | 1 924 235 | 9 366 | 14 680 | 139 767 | 54 797 | 194 564 |
| 1892 | 341 199 | 1 987 378 | 11 713 | 21 700 | 127 534 | 59 586 | 187 120 |
| 1893 | 361 077 | 2 124 924 | 18 241 | 12 828 | 123 965 | 62 428 | 186 393 |
| 1894 | 373 198 | 2 192 252 | 4 244 | 17 372 | 133 788 | 69 639 | 203 427 |
| 1895 | 413 038 | 2 099 509 | 7 527 | 16 030 | 164 047 | 65 895 | 231 942 |
| 1896 | 386 902 | 2 199 451 | 8 438 | 16 809 | 176 158 | 76 391 | 253 049 |
| 1897 | 421 272 | 2 520 429 | 7 953 | 18 473 | 179 008 | 96 655 | 275 663 |
| 1898 | 432 487 | 2 413 012 | 9 358 | 18 127 | 203 443 | 98 119 | 301 562 |
| 1899 | 456 467 | 2 595 475 | 8 759 | 18 771 | 218 979 | 114 869 | 333 848 |
| 1900 | 488 286 | 2 617 005 | 11 133 | 21 561 | 217 095 | 112 170 | 329 265 |
| 1901 | 492 381 | 2 730 499 | 13 712 | 12 492 | 107 194 | 208 261 | 315 455 |

*) Einschließlich Dienstgut.

# VI. Wasserverkehr.

## A. Flößerei.

Die Flößerei auf der Weichsel über das **Grenzzollamt Schillno** betrug

1891—1895 im Durchschnitt 1 511 Traften
1896 - 1900 „ „ 1 942 „
1901 . . . . . . 750 „

### Der Flößereiverkehr in Brahemünde.
### (1875—1901.)

| Jahr | Laufende Meter à 4 Meter Breite | Quadratmeter | Festmeter mit Auflast | Gewicht in Tonnen à 1000 kg 1 Festmeter = 600 kg einschließl. Auflast |
|---|---|---|---|---|
| 1875/1880 i. D. | 265 488 | 1 061 952 | 245 576*) | 147 346*) |
| 1881/1885 „ „ | 565 024 | 2 280 096 | 514 243 | 308 546 |
| 1886/1890 „ „ | 767 250 | 3 069 000 | 712 578 | 427 547 |
| 1891/1895 „ „ | 571 708 | 2 286 832 | 529 642 | 317 785 |
| 1896/1900 „ „ | 766 138 | 3 064 552 | 719 896 | 431 938 |
| 1901 | 801 127 | 3 204 508 | 711 597 | 426 958 |

Der Werth der 1901 in den Hafen Brahemünde eingeschleusten Floßhölzer ist etwa 20 Millionen Mark.

*) Ohne Auflast berechnet.

Im **Sicherheitshafen Brahemünde** war Floßholz:

| | | |
|---|---|---|
| überwintert 1897/98 | 9 731 lfde. Mtr. | |
| 1898/99 | 29 656 „ „ | |
| 1899/1900 | 71 098 „ „ | |
| 1900/1901 | 89 000 „ „ | und |
| 1901/02 | 76 447 „ „ | |

Die **Flößerei durch den Bromberger Kanal** beanspruchte 1901 7753 Schleusungen gegen 6540 Schleusenfüllungen in 1900, und vertheilte sich in den letzten 16 Jahren, wie folgt:

Es wurden eingeflößt von der

| | Weichsel | Oberbrahe | oberen Netze ostwärts | oberen Netze westwärts | zusammen Meter |
|---|---|---|---|---|---|
| 1886/1890 i. D. | 689 179 | 47 400 | 633 | 5 910 | 743 122 |
| 1891/1895 „ „ | 472 006 | 28 409 | 397 | 1 847 | 502 659 |
| 1896/1900 „ „ | 563 180 | 31 525 | 1 203 | 969 | 596 877 |
| 1901 | 556 727 | 31 808 | 80 | — | 588 615 |

Der Werth der in 1901 durch den Bromberger Kanal geschleusten Floßhölzer wird auf etwa 14 Millionen Mark angegeben.

Außerdem sind 1901 an Floßholz befördert:

| | |
|---|---|
| von der oberen Netze nach der Oberbrahe | 74 m |
| vom Speisekanal nach der oberen Netze | 426 „ |
| von der Oberbrahe nach den Unterbrahe-Mühlen | 7 301 „ |
| „ „ „ „ „ Oberbrahe-Mühlen | 6 622 „ |
| „ „ Weichsel nach den Oberbrahe-Mühlen | 11 451 „ |
| „ „ „ „ „ Unterbrahe-Mühlen | 276 661 „ |
| zusammen | 302 535 m |
| dagegen in 1900 | 225 441 „ |

in gebundenen Flößen, und betrug der Werth dieser Flöße in 1901 etwa 10 Millionen Mark.

### Der Flößereiverkehr durch den Bromberger Kanal (II. Schleuse)

nach der unteren Netze betrug 1876—1901:

| Jahr | Laufende Meter à 4 Meter Breite | Quadratmeter | Tonnen à 1000 kg u. zw. 10 qm = 1,85 To. |
|---|---|---|---|
| 1876/1880 i. D. | 480 917 | 1 923 668 | 355 879 |
| 1881/1885 „ „ | 568 129 | 2 272 516 | 420 415 |
| 1886/1890 „ „ | 733 045 | 2 932 180 | 542 453 |
| 1891/1895 „ „ | 500 902 | 2 003 608 | 370 667 |
| 1896/1900 „ „ | 594 885 | 2 379 540 | 440 214 |
| 1901 | 588 535 | 2 354 140 | 435 516 |

### Der Flößereiverkehr auf der unteren Netze.

Nach den Ausweisen über den **Stationsbetrieb ab Weißenhöhe** wurden expedirt in den letzten 16 Jahren:

| Jahr | Netzflöße à 80 Meter Länge | Lauf.nde Meter à 4 Meter Breite | Quadratmeter | Tonnen à 1000 kg 10 qm = 1,85 To. |
|---|---|---|---|---|
| 1886/1890 i. D. | 9 201 | 736 080 | 2 944 320 | 544 699 |
| 1891/1895 „ „ | 6 317 | 505 360 | 2 021 440 | 373 966 |
| 1896/1900 „ „ | 7 256 | 580 480 | 2 321 920 | 429 555 |
| 1901 | 7 526 | 602 080 | 2 408 320 | 445 539 |

## B. Schiffahrt.

### I. Weichselverkehr (untere Brahe).

Die **Hafenschleuse Brahemünde** passirten 1901:

**Bergfahrt**
(Richtung von der Weichsel nach Bromberg).

| Zahl der Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|
| 165 | Kieferne Bretter und Bohlen . | 16 595 |
| 26 | Kiefern-Kantholz . . . . . | 3 025 |
| 8 | Kieferne Schwellen . . . . | 1 145 |
| 3 | Eichene Schwellen . . . . | 410 |
| 2 | Eichene Bohlen . . . . . | 190 |
| 22 | Elsen-Bretter . . . . . | 2 400 |
| 1 | Buchen-Bretter . . . . . | 45 |
| 2 | Rundkiefern . . . . . . | 200 |
| 2 | Weißbuchen . . . . . . | 90 |
| 1 | Grubenschalen . . . . . | 130 |
| 11 | Bandstöcke . . . . . . | 930 |
| 6 | Kleisten . . . . . . . | 222 |
| 11 | Pflastersteine . . . . . | 1 030 |
| 5 | Ziegelsteine . . . . . . | 505 |
| 3 | Roheisen . . . . . . . | 300 |
| 6 | Stabeisen . . . . . . | 760 |
| 3 | Maschinentheile . . . . . | 65 |
| 6 | Träger von Eisen . . . . | 775 |
| 34½ | Weizen . . . . . . . | 3 360 |
| 55 | Roggen . . . . . . . | 6 034 |
| 18½ | Gerste . . . . . . . | 2 125 |
| 7 | Hafer . . . . . . . . | 704 |
| 4 | Mais . . . . . . . . . | 385 |
| 5 | Weizenmehl . . . . . . | 566 |
| 11½ | Roggenmehl . . . . . . | 1 460 |
| 1½ | Kleie . . . . . . . . . | 105 |
| 1 | Kartoffeln . . . . . . | 100 |
| 3 | Obst . . . . . . . . | 30 |
| 178 | Stückgüter . . . . . . . | 12 702 |
| 87 | Steinkohlen . . . . . . | 8 028 |
| 34 | Petroleum . . . . . . | 4 740 |
| 1 | Spiritus . . . . . . . | 110 |
| 1 | Heringe . . . . . . . | 80 |
| 2 | Brennmaterialien . . . . . | 275 |
| 2 | Artilleriegeschosse . . . . | 110 |
| 1 | Flaschen . . . . . . . | 25 |
| 1 | Feldsteine . . . . . . . | 110 |
| 2 | Künstlicher Dünger . . . . | 200 |
| 1 | Säcke . . . . . . . . | 30 |
| 1 | Sägespähne . . . . . . . | 100 |
| 1 | Möbel . . . . . . . . | 5 |
| 1 | Soda . . . . . . . . | 3 |
| 737 | Kähne Tonnen | 70 204 |
| | Ferner | |
| 5 | Personendampfer | |
| 84 | Schleppdampfer | |
| 826 | Fahrzeuge. | |

**Thalfahrt**
(Richtung von Bromberg nach der Weichsel).

| Zahl der Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|
| 1 | Kieferne Bretter und Bohlen . | 100 |
| 2 | Schrecken . . . . . . . | 20 |
| 1 | Kleisten . . . . . . . . | 125 |
| 7 | Buhnenpfähle . . . . . . | 240 |
| 47 | Faschinen . . . . . . . | 1 381 |
| 2 | Gerberstoffe . . . . . . | 280 |
| 73 | Kalksteine . . . . . . . | 8 033 |
| 54 | Feldsteine . . . . . . . | 5 695 |
| 17 | Porzellanerde . . . . . . | 2 605 |
| 7 | Artilleriegeschosse . . . . | 660 |
| 6 | Steinkohlen . . . . . . | 102 |
| 418 | Zucker . . . . . . . . | 51 181 |
| 2 | Salze . . . . . . . . | 115 |
| 5 | Soda . . . . . . . . | 520 |
| 3 | Weizen . . . . . . . | 250 |
| 5 | Gerste . . . . . . . | 441 |
| 4 | Mais . . . . . . . . | 375 |
| 1 | Maiskuchen . . . . . . | 100 |
| 2 | Hafer . . . . . . . . | 175 |
| 1 | Rapskuchen . . . . . . | 30 |
| 1 | Häcksel . . . . . . . | 25 |
| 9 | Kartoffelmehl . . . . . . | 1 002 |
| 124 | Stückgüter . . . . . . . | 6 043 |
| 2 | leere Fässer . . . . . . | 19 |
| 1 | Formsand . . . . . . . | 120 |
| 1 | Ziegelsteine . . . . . . | 100 |
| 3 | Roheisen . . . . . . . | 350 |
| ½ | Dachpappe . . . . . . . | 5 |
| ½ | Theer . . . . . . . . | 10 |
| 1 | Chamottesteine . . . . . | 15 |
| 1 | Gasreinigungserde . . . . | 90 |
| 1 | Hufeisen . . . . . . . | 40 |
| 803 | Kähne Tonnen | 80 247 |
| | Ferner | |
| 5 | Personendampfer | |
| 78 | Schleppdampfer. | |
| 886 | Fahrzeuge. | |

**Vergleichende Statistik** der Jahre 1881 bis 1901 für den Schiffsverkehr durch die **Hafenschleuse Brahemünde:**

| Jahr | Bergfahrt Richtung Weichsel nach Bromberg | | Thalfahrt Richtung Bromberg nach Weichsel | | Beide zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fahrzeuge | Ladung To. | Fahrzeuge | Ladung To. | Fahrzeuge | Ladung To. |
| 1881/1885 i. D. | 656 | 48 905 | 486 | 28 937 | 1 142 | 77 842 |
| 1886/1890 „ „ | 450 | 36 475 | 539 | 42 175 | 989 | 78 650 |
| 1891/1895 „ „ | 540 | 50 725 | 454 | 43 580 | 994 | 94 305 |
| 1896/1900 „ „ | 786 | 73 729 | 889 | 91 326 | 1 675 | 165 055 |
| 1901 | 737 | 70 204 | 803 | 80 247 | 1 540 | 150 451*) |

*) Ungefährer Werth 40 Millionen Mark.

Die durchschnittliche Belastung der Kähne war

| | 1881/85 | 1886/90 | 1891/95 | 1896/1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| mit | 69 | 80 | 95 | 103 | 98 | Tonnen Ladung. |

## II. Schiffsverkehr der Stadt Bromberg.

a) mit der Weichsel durch die Karlsdorfer Schleuse.

**Einfuhr nach Bromberg** von der Weichsel

| Kähne | Ladung | Ort, woher | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Kähne | Ladung | Ort, wohin | Gewicht in Tonnen à 1000 k |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 162 | Güter | Danzig | 12 314 | 222 | | Uebertrag | 16 167 |
| 22 | „ | Königsberg | 1 325 | 1 | Sägespähne | Schulitz | 100 |
| 1 | „ | Graudenz | 85 | 2 | Eisentheile | Danzig | 270 |
| 2 | „ | Thorn | 107 | 7 | Pflastersteine | „ | 620 |
| 1 | „ | Karlsdorf | 40 | 1 | elsene Bretter | Schulitz | 50 |
| 1 | „ | Brahemünde | 3 | 1 | Kantkiefern | „ | 70 |
| 1 | Baumaterialien | Karlsdorf | 24 | 1 | „ | Fordon | 70 |
| 1 | „ | Danzig | 100 | 1 | Saumschalen | Danzig | 90 |
| 1 | Dachpappe | „ | 18 | 1 | leere Säcke | „ | 30 |
| 3 | kieferne Bohlen | Schulitz | 140 | 4 | Kies | Karlsdorf | 270 |
| 1 | Eisen | Karlsdorf | 20 | 1 | Nutzhölzer | „ | 20 |
| 2 | leere Fässer | Thorn | 60 | 34 | Roggen | Danzig | 3 742 |
| 1 | Heringe | Danzig | 75 | 7 | „ | Königsberg | 698 |
| 1 | Hufeisen | Thorn | 40 | 1 | „ | Tilsit | 115 |
| 1 | kieferne Bretter | Fordon | 125 | 1 | „ | Plock | 140 |
| 6 | „ | Schulitz | 440 | 9 | Weizen | Danzig | 829 |
| 3 | „ | Karlsdorf | 210 | 10 | „ | Plock | 1 014 |
| 1 | „ | Danzig | 30 | 6 | „ | Wloclawek | 513 |
| 2 | Gerste | Thorn | 270 | 1 | „ | Dobrzyn | 85 |
| 1 | „ | Warschau | 180 | 1 | „ | Königsberg | 129 |
| 1 | „ | Nieder-Strelitz | 100 | 1 | „ | Warschau | 100 |
| 1 | „ | Danzig | 75 | 26 | Petroleum | Danzig | 3 800 |
| 2 | Obst | Stangendorf | 30 | 6 | „ | Königsberg | 810 |
| 2 | Getreide | Danzig | 138 | 69 | Steinkohlen | Danzig | 6 656 |
| 1 | „ | Tilsit | 125 | 4 | „ | Karlsdorf | 160 |
| 1 | Roggenmehl | Danzig | 93 | 418 | | zusammen | 36 548* |
| 222 | | Seite | 16 167 | | | | |

* Ungefährer Werth 8 493 464 Mark.

**Ausfuhr aus Bromberg** nach der Weichsel

| Kähne | Ladung | Ort, wohin | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Kähne | Ladung | Ort, wohin | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | Güter | Thorn | 3 639 | 113 | Uebertrag | Uebertrag | 7 813 |
| 42 | " | Danzig | 2 126 | 1 | Mais | Thorn | 75 |
| 2 | " | Karlsdorf | 105 | 1 | Soda | Danzig | 125 |
| 1 | " | Brahemünde | 5 | 1 | Thon | Wloclawek | 65 |
| 2 | Roheisen | Karlsdorf | 40 | 1 | Honig | Thorn | 20 |
| 1 | " | Danzig | 100 | 1 | Hafer | Danzig | 78 |
| 10 | Zucker | " | 1 413 | 1 | Eisenbahnschienen | Karlsdorf | 40 |
| 1 | " | Karlsdorf | 50 | 1 | Eisentheile | " | 90 |
| 1 | Materialien | " | 105 | 1 | Gerste | Königsberg | 105 |
| 1 | eiserne Träger | " | 60 | 1 | Weizen | Culm | 80 |
| 2 | Maschinentheile | " | 170 | 2 | leere Fässer | Danzig | 60 |
| 113 | | Seite | 7 813 | 124 | | zusammen | 8 551* |

* Ungefährer Werth 3 113 870 Mark.

**b) mit der Netze durch die II. Schleuse des Bromberger Kanals.**

**1. Die Einfuhr nach der Stadt Bromberg von der Netze betrug 1901:**

| Bezeichnung der Ladung. | Von: Bartschin | Berlin | Cüstrin | Czarnikau | Driesen | Eberswalde | Frankfurt a. O. | Fürstenwalde | Fuchsschwanz | Hamburg | Hennigsdorf | Hohensaathen | Kanal-Kolonie A | Kruschwitz | Labischin | Landsberg a. W. | Lochowo | Magdeburg | Montwy | Nakel | Pakosch | Stettin | Trebisch (nach Bromberg) | Summe der Schiffsfahrzeuge. | Gesammtgewicht der beförderten Güter in Tonnen = à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Betonsteine | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | 10 | 1 145 |
| Cement | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 | 153 |
| Gerberlohe | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 728 |
| Gerste | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | 2 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 705 |
| Güter | — | 25 | — | — | — | — | 2 | — | — | 13 | — | — | — | — | — | — | — | 29 | — | — | — | 61 | — | 130 | 7 612 |
| Hufeisen | — | — | 1 | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 255 |
| Kachelöfen | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 70 |
| Mais | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 230 |
| Maiskuchen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 110 |
| Nutzholz | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 68 |
| Falzziegel | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 100 |
| Rapskuchen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 105 |
| Roggen | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | 1 | — | 7 | — | 11 | 1 014 |
| Roheisen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 100 |
| Schlemmkreide | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 75 |
| Soda | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | — | 1 | — | — | 13 | 1 083 |
| Thonerde | — | — | 3 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 380 |
| Torf | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 95 |
| Träger, eiserne | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 140 |
| Weizen | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | 3 | 319 |
| Weizenmehl | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 40 |
| Zucker | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 120 |
| Summe | 1 | 29 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 7 | 28 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 29 | 12 | 2 | 1 | 72 | 1 | 209 | 14 647 *) |

*) Ungefährer Werth 3 806 000 Mark.

## 2. Die Ausfuhr von der Stadt Bromberg nach der Netze betrug 1901:

| Bezeichnung der Ladung. | Von Bromberg nach: Amsee | Antonsdorf | Bartschin | Berlin | Brandenburg | Burg | Dresden | Eichhorst | Frankfurt a. O. | Gorsin | Halle | Hamburg | Hohensaathen | Kruschwitz | Labischin | Lochowo | Magdeburg | Montwy | Nakel | Oderberg | Pakosch | Prondy | Spandau | Stettin | Trotha | Wallwitzhafen | Weißenhöhe | Summe der Schiffsfahrzeuge | Gesammtgewicht der beförderten Güter in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bretter, kieferne . . | — | — | — | 161 | — | — | 2 | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 17 | — | — | 1 | — | — | 1 | — | — | — | — | 183 | 18 839 |
| „ , elsene . . | — | — | — | 20 | 1 | 1 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 33 | 3 551 |
| „ , eichene . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 100 |
| Bohlen, elsene . . | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 130 |
| Bauholz, kiefernes . | — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | — | 1 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 11 | 1 110 |
| Brennholz . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 125 |
| Drainröhren . . . | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 85 |
| Grubenschwarten . . | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 2 | 245 |
| Güter . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | 21 | 1 850 |
| Gerste . . . . . | — | — | — | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 | 1 350 |
| Hafer . . . . . . | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 160 |
| Mauersteine . . . | 6 | 1 | 2 | — | — | — | — | 1 | — | 2 | — | — | — | 6 | 2 | 1 | — | 2 | 2 | — | 1 | 2 | — | — | — | — | 2 | 30 | 2 770 |
| Melasse . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | 8 | 1 169 |
| Pflastersteine . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 125 |
| Roggenmehl . . . | — | — | — | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21 | 2 037 |
| Roggen . . . . . | — | — | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 1 410 |
| Steinkohlen . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5 |
| Weizenmehl . . . | — | — | — | 19 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 2 035 |
| Weizen . . . . . | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 708 |
| Zucker . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 1 295 |
| Summe | 6 | 1 | 2 | 254 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 2 | 1 | 11 | 2 | 19 | 3 | 1 | 32 | 9 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 371 | 39 099*) |

*) Ungefährer Werth 5 363 250 Mark.

Der Schiffsgüterverkehr der Stadt Bromberg betrug demnach

### a. mit der Weichsel:

| Jahr | Einfuhr nach Bromberg |  | Ausfuhr aus Bromberg |  | Zusammen |  |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. |
| 1888/1890 i. D. | 316 | 18 954 | 109 | 7 902 | 425 | 26 856 |
| 1891/1895 „ „ | 302 | 24 503 | 98 | 8 535 | 400 | 33 038 |
| 1896/1900 „ „ | 344 | 29 785 | 232 | 22 051 | 576 | 51 836 |
| 1901 | 418 | 36 548 | 124 | 8 551 | 542 | 45 099*) |

*) Ungefährer Werth 11 607 334 Mark.

### b. mit der Netze:

| Jahr | Einfuhr nach Bromberg |  | Ausfuhr aus Bromberg |  | Zusammen |  |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. |
| 1888/1890 i. D. | 142 | 8 959 | 189 | 17 627 | 331 | 26 586 |
| 1891/1895 „ „ | 139 | 9 146 | 193 | 17 661 | 332 | 26 807 |
| 1896/1900 „ „ | 207 | 13 968 | 307 | 31 976 | 514 | 45 944 |
| 1901 | 209 | 14 647 | 371 | 39 099 | 580 | 53 746*) |

*) Ungefährer Werth 9 169 250 Mark.

### Der gesammte Schiffsverkehr Brombergs von 1888 bis 1901.

| Jahr | Einfuhr nach Bromberg |  | Ausfuhr aus Bromberg |  | zusammen |  |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. | Kähne | mit Ladung in To. |
| 1888/1890 i D. | 459 | 27 913 | 298 | 25 529 | 757 | 53 442 |
| 1891/1895 „ „ | 441 | 33 649 | 290 | 26 196 | 731 | 59 845 |
| 1896/1900 „ „ | 551 | 43 753 | 543 | 54 027 | 1094 | 97 780 |
| 1901 | 627 | 51 195*) | 495 | 47 650†) | 1124 | 98 845††) |

*) Einfuhrwerth rot. 12 299 464 Mark,
†) Ausfuhrwerth „ 8 477 120 „
††) Gesammtwerth rot. 20 776 584 Mark.

## III. Der Bromberger Kanalverkehr (II. Schleuse).

a) Der Schiffsverkehr.

| Jahr | Dampfer *) Bergfahrt | Dampfer *) Thalfahrt | Dampfer *) zus. | Kähne *) Bergfahrt von Bromberg nach Netze leer | beladen | zus. | Thalfahrt von Netze nach Bromberg leer | beladen | zus. | Summe der Kähne leer | beladen | zus. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1881/1885 i. D. | — | — | — | 206 | 660 | 866 | 340 | 495 | 835 | 546 | 1 155 | 1 701 |
| 1886/1890 „ „ | 10 | 11 | 21 | 384 | 422 | 806 | 221 | 572 | 793 | 605 | 994 | 1 599 |
| 1891/1895 „ „ | 38 | 20 | 58 | 302 | 489 | 791 | 263 | 503 | 766 | 565 | 992 | 1 557 |
| 1896/1900 „ „ | 23 | 22 | 45 | 475 | 862 | 1 337 | 580 | 771 | 1 351 | 1 055 | 1 633 | 2 688 |
| 1901 | 26 | 26 | 52 | 576 | 922 | 1 498 | 634 | 830 | 1 464 | 1 210 | 1 752 | 2 962 |

*) Die fiskalischen Fahrzeuge ausgeschlossen, deren Zahl 1901: 314 betrug.

b) **An Schiffsgütern** sind durch die II. Schleuse befördert in 1901:

| Bergfahrt (Richtung von Bromberg nach der Netze) Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Thalfahrt (Richtung von der Netze nach Bromberg) Kähne | Benennung der geladenen Waren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | Baugeräthe | 120 | 6 | Artilleriegeschosse | 620 |
| 1 | Drainröhren | 85 | 1 | Baugeräthe | 2 |
| 1 | Granaten | 95 | 1 | Braunkohlen, Brennholz | 2 |
| 32 | Gerste | 3 472 | 2 | Cement | 153 |
| 6 | Grubenschalen | 680 | 4 | Eisenblech, Hufeisen | 255 |
| 25 | Güter | 2 135 | 1 | Erdnußmehl, Hafer | 100 |
| 3 | Hafer | 330 | 42 | Faschinen | 1 266 |
| 1 | Kartoffeln | 110 | 53 | Feldsteine | 5 675 |
| 4 | Maiskuchen | 340 | 1 | Formsand | 120 |
| 42 | Mauersteine | 4 073 | 12 | Gerberlohe | 1 088 |
| 2 | Thomasmehl | 170 | 10 | Gerste | 905 |
| 8 | Melasse | 1 169 | 132 | Güter | 8 106 |
| 13 | Roggen | 1 952 | 1 | Kacheln | 70 |
| 20 | Roggenmehl | 2 271 | 74 | Kalksteine | 8 423 |
| 2 | Roheisen | 200 | 9 | Kartoffelmehl | 988 |
| 1 | Spiritus | 120 | 1 | Kalk, Schlemmkreide | 75 |
| 21 | Steinkohlen | 1 869 | 5 | Mais | 672 |
| 6 | Weizen | 842 | 1 | Mauersteine, Dachsteine | 100 |
| 36 | Weizenmehl | 3 603 | 7 | Nutzholz | 313 |
| 8 | Zucker | 1 295 | 2 | Pflastersteine | 285 |
| 520 | Bretter, kieferne und tannene | 53 803 | 1 | Rapskuchen | 105 |
| 89 | Bretter, erlene | 9 867 | 10 | Roggen | 914 |
| 1 | Speichen, eichene | 100 | 4 | Roheisen | 425 |
| 11 | Bandstöcke | 975 | 15 | Salz, Soda | 1 140 |
| 44 | Kanthölzer, kieferne | 5 085 | 1 | Torf | 95 |
| 8 | Schwellen, kieferne | 1 110 | 2 | Träger, eiserne | 280 |
| 3 | Schwellen, eichene | 330 | 22 | Thonerde | 2 599 |
| 1 | Stabholz | 75 | 6 | Weizenmehl | 584 |
| 10 | Grubenhölzer | 976 | 396 | Zucker | 48 335 |
| 1 | Pflastersteine | 125 | 8 | Betonsteine | 860 |
| 922 | Kähne Tonnen | 97 377 | 830 | Kähne Tonnen | 84 555 |

## Vergleichende Statistik von 1873 bis 1901 für den Schiffs- und Güter-Verkehr durch den Bromberger Kanal (II. Schleuse).

| Jahr | Bergfahrt Kähne | Bergfahrt Ladung To. | Thalfahrt Kähne | Thalfahrt Ladung To. | Zusammen Kähne | Zusammen Ladung To. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1873/75 i. D. | 407 | 24 000 | 162 | 7 000 | 569 | **31 000** |
| 1876/80 „ „ | 767 | 58 000 | 501 | 27 000 | 1 268 | **85 000** |
| 1881/85 „ „ | 722 | 60 000 | 514 | 35 000 | 1 236 | **95 000** |
| 1886/90 „ „ | 422 | 39 982 | 531 | 39 719 | 953 | **79 701** |
| 1891/95 „ „ | 489 | 46 419 | 503 | 43 154 | 992 | **89 573** |
| 1896/1900 „ „ | 862 | 91 984 | 771 | 77 382 | 1 633 | **169 366** |
| 1901 | 922 | 97 377 | 830 | 84 555 | 1 752 | **181 932** *) |

*) Ungefährer Werth 35 280 692 Mark.

Durchschnittliche Belastung der Kähne:

| | 1881/85 | 1886/90 | 1891/95 | 1896/1900 | 1901 |
|---|---|---|---|---|---|
| mit | 77 | 84 | 90 | 104 | 104 Tonnen Ladung. |

### IV. Der Wartheverkehr (untere Netze) (XII. Schleuse).

| Bergfahrt (Richtung Berlin nach Bromberg) Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Thalfahrt (Richtung Bromberg nach Berlin) Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | Baumwollsaatmehl | 232 | 1 | Brennholz | 25 |
| 2 | Cement | 165 | 7 | Feldsteine | 595 |
| 2 | Krystallsalz | 190 | 7 | Grubenschwarten | 802 |
| 2 | Chilisalpeter | 255 | 1 | Geschosse | 95 |
| 4 | Eisen, Roh- | 360 | 162 | Getreide | 21 428 |
| 1 | Eisen, Stangen- | 90 | 1 | Güter | 40 |
| 2 | Eisen, Hut- | 130 | 6 | Kartoffeln | 645 |
| 3 | Eisen, Träger- | 315 | 1 | Kartoffelmehl | 100 |
| 2 | Eisen, Guß- | 135 | 3 | Mauersteine | 220 |
| 1 | Formsand | 120 | 82 | Mühlenfabrikate | 8 070 |
| 34 | Faschinen | 1 735 | 641 | Nutzholz | 72 145 |
| 147 | Güter | 9 782 | 4 | Schwellen | 830 |
| 17 | Gerberlohe | 1 403 | 10 | Soda | 1 111 |
| 9 | Geschosse | 645 | 1 | Spiritus | 110 |
| 24 | Getreide aller Art | 1 983 | 1 | Steinkohlen | 102 |
| 1 | Kachelöfen | 82 | 5 | Torf | 395 |
| 2 | Mühlenfabrikate | 110 | 11 | Weidenruthen | 965 |
| 16 | Maiskuchen | 1 513 | 60 | Zucker und Melasse | 8 235 |
| 28 | Mais | 2 940 | | | |
| 2 | Nutzholz | 250 | | | |
| 1 | Rapskuchen | 105 | | | |
| 1 | Schlemmkreide | 75 | | | |
| 1 | Schleifsteine | 76 | | | |
| 14 | Thon | 1 495 | | | |
| 9 | Thonerde | 985 | | | |
| 1 | Ziegel | 100 | | | |
| 329 | Kähne Tonnen | 25 271 | 1004 | Kähne Tonnen | 115 913 |
| 785 | leere Kähne | | 34 | leere Kähne | |
| 119 | Schleppdampfer | | 110 | Schleppdampfer | |
| 1233 | Fahrzeuge | | 1148 | Fahrzeuge | |

zusammen 2 381 Fahrzeuge.

**Vergleichsstatistik** des Schiffsverkehrs mit der **unteren Netze** XII. (Gromaden=) Schleuse von 1895 bis 1901.

| Jahr | Bergfahrt Richtung Berlin-Bromberg Kähne | mit Ladung | Thalfahrt Richtung Bromberg-Berlin Kähne | mit Ladung | Zusammen Kähne | mit Ladung |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Tonnen | | Tonnen | | Tonnen |
| 1895 | 214 | 12 682 | 645 | 64 998 | 849 | **77 680** |
| 1896 | 198 | 11 610 | 808 | 86 605 | 1 006 | **98 215** |
| 1897 | 251 | 19 665 | 911 | 103 767 | 1 162 | **123 432** |
| 1898 | 359 | 30 167 | 1 025 | 119 489 | 1 384 | **149 656** |
| 1899 | 411 | 33 858 | 1 337 | 146 992 | 1 748 | **180 850** |
| 1900 | 361 | 27 782 | 1 184 | 128 903 | 1 545 | **156 685** |
| 1901 | 329 | 25 271 | 1 004 | 115 913 | 1 333 | **141 184***) |

*) Ungefährer Werth: 20 Millionen Mark.

**Durchschnittliche Belastung der Kähne:**

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| mit | 92 | 98 | 107 | 108 | 109 | 102 | 106 | Tonnen Ladung. |

## V. Schiffsverkehr mit der oberen Netze.

### a) Fuchsschwanz=Schleuse.

| Bergfahrt (Bromberger Kanal nach Goplosee) Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Thalfahrt (Goplosee nach Bromberger Kanal) Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|
| 22 | Güter | 1 960 | 66 | Gerste | 7 199½ |
| 1 | Roggen | 100 | 2 | Hafer | 200 |
| 9 | Mais | 1 015 | 11 | Roggen | 1 576 |
| 1 | Weizen | 100 | 6 | Weizen | 860 |
| 3 | Baumwollsaatmehl | 297 | 16 | Mehl | 1 914 |
| 12 | Maiskuchen | 1 540½ | 8 | Kartoffeln | 902 |
| 2 | Chilisalpeter | 200 | 12 | Kartoffelmehl | 1 280 |
| 2 | Thomasmehl | 170 | 23 | Soda | 2 310½ |
| 7 | Steinkohlen | 547½ | 13 | Melasse | 1 412 |
| 1 | Drainröhren | 85 | 317 | Zucker | 37 827½ |
| 22 | Feldsteine | 2 340 | 101 | Kalksteine | 11 518 |
| 33 | Mauersteine | 3 165 | 6 | Betonsteine | 740 |
| 2 | Pflastersteine | 195 | 29 | Feldsteine | 2 862 |
| 1 | Cementplatten | 125 | 2 | Faschinen | 10 |
| 1 | Bauholz | 40 | 5 | Nutzholz | 465 |
| 3 | eichene Schwellen | 305 | 11 | kieferne Bretter | 1 015 |
| | | | 1 | Baugeräthe | 1 |
| 122 | Kähne Tonnen | 12 185 | 629 | Kähne Tonnen | 72 092½ |
| 550 | leere Kähne | | 8 | leere Kähne | |
| 19 | Schleppdampfer | | 21 | Schleppdampfer | |
| 691 | Fahrzeuge | | 658 | Fahrzeuge | |

zusammen 1349 Fahrzeuge.

**Gesammtverkehr der Fuchsschwanz=Schleuse von 1895 bis 1901.**

| Jahr | Bergfahrt Kähne | mit Ladung | | Thalfahrt Kähne | mit Ladung | | Zusammen Kähne | mit Ladung | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 179 | 15 198 | Tonnen | 423 | 41 693 | Tonnen | 602 | 56 891 | Tonnen |
| 1896 | 200 | 16 359 | „ | 490 | 54 040 | „ | 690 | 70 633 | „ |
| 1897 | 133 | 12 000 | „ | 606 | 71 565 | „ | 739 | 83 765 | „ |
| 1898 | 160 | 12 609 | „ | 704 | 82 098 | „ | 864 | 94 707 | „ |
| 1899 | 206 | 19 241 | „ | 811 | 92 010 | „ | 1 017 | 111 251 | „ |
| 1900 | 172 | 16 026 | „ | 705 | 79 531 | „ | 877 | 95 557 | „ |
| 1901 | 122 | 12 185 | „ | 629 | 72 092½ | „ | 751 | 84 277½ | „ *) |

*) Ungefährer Werth: 18 Millionen Mark.

**Durchschnittliche Belastung der Kähne:**

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| mit | 95 | 112 | 113 | 110 | 109 | 109 | 112 | Tonnen Ladung. |

## b) Labischiner Schleuse.

| Bergfahrt Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Thalfahrt Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | Baumwollsaaten | 337 | 1 | Baugeräthe | 5 |
| 4 | Brennholz | 330 | 2 | Faschinen | 110 |
| 46 | Feldsteine | 4 721 | 86 | Getreide | 9 981 |
| 2 | Getreide | 200 | 101 | Kalksteine | 11 594 |
| 22 | Güter | 1 955 | 7 | Kartoffeln | 774 |
| 6 | Mais | 690 | 11 | Kartoffelmehl | 1 183 |
| 16 | Maiskuchen | 1 989 | 3 | Mauersteine | 240 |
| 47 | Mauersteine | 4 745 | 14 | Melasse | 1 519 |
| 19 | Nutzholz | 2 070 | 2 | Nutzholz | 160 |
| 3 | Schwellen, eichene | 340 | 316 | Rohzucker | 37 722 |
| 6 | Steinkohlen | 332½ | 1 | Rundbirke | 30 |
| 1 | Thomasmehl | 50 | 23 | Soda | 2 285 |
| 4 | Zuckerrüben | 360 | 3 | Schnitzel | 347 |
| | | | 1 | Steinkohlen | 50 |
| | | | 15 | Weizenmehl | 1 830 |
| 179 | Kähne Tonnen | 18 119½ | 586 | Kähne Tonnen | 67 830 |
| 474 | leere Kähne | | 46 | leere Kähne | |
| 26 | Schleppdampfer | | 27 | Schleppdampfer | |
| 679 | Fahrzeuge | | 659 | Fahrzeuge | |

zusammen 1338 Fahrzeuge.

## Gesammtverkehr der Labischiner Schleuse von 1895 bis 1901.

| | Bergfahrt Kähne | mit Ladung | | Thalfahrt Kähne | mit Ladung | | Summe Kähne | mit Ladung | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 247 | 21 520 | Tonnen | 388 | 38 799 | Tonnen | 635 | 60 358 | Tonnen |
| 1896 | 250 | 23 000 | " | 416 | 45 551 | " | 666 | 68 551 | " |
| 1897 | 244 | 21 330 | " | 485 | 58 426 | " | 729 | 79 756 | " |
| 1898 | 191 | 17 229 | " | 685 | 80 000 | " | 876 | 97 229 | " |
| 1899 | 258 | 24 932 | " | 770 | 98 743 | " | 1028 | 123 675 | " |
| 1900 | 198 | 18 956 | " | 633 | 71 728 | " | 831 | 90 684 | " |
| 1901 | 179 | 18 119½ | " | 586 | 67 830 | " | 765 | 85 949½ | " *) |

*) Ungefährer Werth 17 Millionen Mark.

### Durchschnittliche Belastung der Kähne.

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| mit | 95 | 104 | 110 | 111 | 120 | 109 | 112 | Tonnen Ladung. |

### c) Pakosch-Schleuse.

| Bergfahrt | | | Thalfahrt | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg | Kähne | Benennung der geladenen Waaren | Gewicht in Tonnen à 1000 kg |
| 3 | Baumwollsaatmehl | 320 | 1 | Baugeräthe | 2 |
| 4 | Brennholz | 330 | 71 | Gerste | 8 739 |
| 60 | Feldsteine | 6 340 | 2 | Hafer | 200 |
| 22 | Güter | 1 470 | 48 | Kartoffeln | 4 822 |
| 83 | Kies | 3 610 | 2 | Mauersteine | 205 |
| 19 | Mauersteine | 2 035 | 14 | Melasse | 1 508 |
| 6 | Mais | 630 | 2 | Nutzholz | 16 |
| 15 | Maiskuchen | 1 761 | 137 | Rüben | 7 295 |
| 24 | Nutzholz | 2 559 | 1 | Roggen | 155 |
| 67 | Schnitzel | 4 009 | 23 | Soda | 2 361 |
| 3 | Torf | 90 | 3 | Schnitzel | 354 |
| 4 | Steinkohlen | 148 | 1 | Steinkohlen | 50 |
| 1 | Roggen | 100 | 2 | Weizen | 281 |
| 4 | Gerste | 190 | 14 | Weizenmehl | 1 715 |
| 2 | Weizen | 115 | 224 | Zucker | 26 759 |
| 317 | Kähne Tonnen | 23 707 | 545 | Kähne Tonnen | 54 462 |
| 636 | leere Kähne | | 416 | leere Kähne | |
| 218 | Schleppdampfer | | 219 | Schleppdampfer | |
| 1171 | Fahrzeuge | | 1180 | Fahrzeuge | |

zusammen 2 351 Fahrzeuge.

### Gesammtverkehr der Pakosch-Schleuse von 1895 bis 1901.

| Jahr | Bergfahrt Kähne mit Ladung | | | Thalfahrt Kähne mit Ladung | | | Summe Kähne mit Ladung | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 450 | 33 477 | Tonnen | 460 | 35 141 | Tonnen | 910 | 68 618 | Tonnen |
| 1896 | 389 | 31 450 | „ | 460 | 32 257 | „ | 849 | 63 707 | „ |
| 1897 | 349 | 23 042 | „ | 577 | 52 765 | „ | 926 | 75 807 | „ |
| 1898 | 353 | 24 616 | „ | 637 | 57 075 | „ | 990 | 81 691 | „ |
| 1899 | 447 | 38 858 | „ | 654 | 63 800 | „ | 1101 | 102 658 | „ |
| 1900 | 282 | 21 200 | „ | 460 | 44 653 | „ | 742 | 65 853 | „ |
| 1901/2 | 317 | 23 707 | „ | 545 | 54 462 | „ | 862 | 78 169 | „ *) |

*) Ungefährer Werth 14 608 180 Mark.

### Durchschnittliche Belastung der Kähne.

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901/02 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| mit | 75 | 75 | 82 | 83 | 93 | 89 | 91 | Tonnen Ladung. |

## VI. Die Schleusenleistungen des Bromberger Kanals (II. Schleuse)

waren folgende:

| | Schleusenfüllungen für | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Floßholz | = | zusammen |
| 1895: | 1049 | 6404 | = | 7 453 |
| 1896: | 1075 | 8699 | = | 9 774 |
| 1897: | 1499 | 7880 | = | 9 379 |
| 1898: | 1707 | 8569 | = | 10 276 |
| 1899: | 1950 | 7426 | = | 9 376 |
| 1900: | 1853 | 6507 | = | 8 360 |
| 1901: | 1545 | 7752 | = | 9 297 |

## VII. Wasserstände.

### a) Hafenschleuse Brahemünde.

Uebersicht der höchsten und niedrigsten Wasserstände am Pegel des Unterhaupts der Hafenschleuse im Jahre 1901.

| Monat | Höchster Wasserstand | Niedrigster Wasserstand |
|---|---|---|
| | Meter. | Meter. |
| Januar | 3,53 | 2,74 |
| Februar | 3,70 | 2,84 |
| März | 5,68 | 2,78 |
| April | 6,18 | 4,12 |
| Mai | 4,62 | 2,74 |
| Juni | 6,30 | 2,68 |
| Juli | 5,34 | 2,78 |
| August | 4,50 | 2,64 |
| September | 3,04 | 2,54 |
| Oktober | 3,34 | 2,32 |
| November | 3,14 | 2,34 |
| Dezember | 5,11 | 2,98 |

### b) Wasserstände der Brahe am Pegel der Stadtschleuse in Bromberg für das Jahr 1901.

| Monat | Oberhaupt | | Unterhaupt | |
|---|---|---|---|---|
| | höchster | niedrigster | höchster | niedrigster |
| | Meter | Meter | Meter | Meter |
| Januar | 5,40 | 2,10 | 2,44 | 1,72 |
| Februar | 5,46 | 5,06 | 1,90 | 1,60 |
| März | 5,46 | 5,30 | 2,26 | 1,76 |
| April | 5,38 | 5,10 | 2,16 | 1,84 |
| Mai | 5,36 | 5,08 | 2,12 | 1,82 |
| Juni | 5,38 | 5,00 | 2,00 | 1,84 |
| Juli | 5,26 | 4,80 | 2,04 | 1,70 |
| August | 5,26 | 5,04 | 1,98 | 1,70 |
| September | 5,36 | 5,08 | 2,10 | 1,90 |
| Oktober | 5,36 | 5,00 | 2,04 | 1,84 |
| November | 5,36 | 5,14 | 2,18 | 1,80 |
| Dezember | 5,80 | 5,30 | 2,28 | 1,94 |

# VII. Arbeiterversicherung.

Die **Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft** in **Bromberg** weist auch gegen das Vorjahr wenig Katasteränderungen auf:

**Kataster-Auszug.**

| Art der Betriebe | Zahl der Betriebe 1900 | Zahl der Betriebe 1901 | Versicherte Personen 1900 | Versicherte Personen 1901 | Von den versicherten Personen entfallen auf Nebenbetriebe 1900 | Von den versicherten Personen entfallen auf Nebenbetriebe 1901 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segel- und Kleinschiffahrt | 7 177 | 7 279 | 9 737 | 9 766 | 43 | 45 |
| Flößerei | 225 | 216 | 5 711 | 5 582 | 428 | 422 |
| Dampfschiffahrt | 279 | 277 | 4 532 | 4 431 | 1 895 | 1 886 |
| Fährbetriebe | 181 | 182 | 313 | 319 | — | 1 |
| Baggereibetriebe | 52 | 55 | 774 | 862 | 254 | 246 |
| Prahmbetriebe | 7 | 5 | 19 | 10 | 2 | — |
| Treidelei | 170 | 175 | 183 | 188 | — | — |
| Selbstversicherungen | — | — | 236 | 247 | — | — |
| Beamtenversicherungen | — | — | 10 | 5 | — | — |
| Summe | 8 091 | 8 189 | 21 515 | 21 410 | 2 622 | 2 600 |

**Nachweisung der anrechnungsfähigen Gehälter und Löhne.**

| Art der Betriebe | Angerechnete Gehälter und Löhne 1900. M. | Angerechnete Gehälter und Löhne 1901. M. |
|---|---|---|
| Segel- und Kleinschiffahrt | 6 250 637 | 6 178 120 |
| Flößerei | 1 747 430 | 1 634 165 |
| Dampfschiffahrt, Deckpersonal | 1 467 855 | 1 511 967 |
| Dampfschiffahrt, Maschinenpersonal | 1 010 640 | 1 029 470 |
| Dampffähren | 65 624 | 230 145 (Dampffähren und Fährbetriebe ohne Dampf zusammen) |
| Fährbetriebe ohne Dampf | 153 010 | |
| Dampfbaggerei | 72 680 | 95 913 |
| Handbaggerei | 20 760 | 9 925 |
| Prahmbetriebe | 122 101 | 110 735 |
| Treidelei | 82 777 | 81 012 |
| Everführerei | 87 992 | 71 990 |
| Bergungsarbeiten | 10 119 | 11 951 |
| Nebenbetriebe | 555 882 | 601 825 |
| Summe | 11 647 507 | 11 567 218 |

Es betrugen:

| Unfälle | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1886/1901 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| gemeldet | 87 | 235 | 231 | 291 | 336 | 406 | 363 | 442 | 430 | 398 | 586 | 630 | 649 | 697 | 736 | 721 | 7 238 |
| entschädigt | 14 | 67 | 88 | 86 | 109 | 113 | 85 | 120 | 94 | 85 | 136 | 156 | 121 | 166 | 169 | 178 | 1 787 |

An Beiträgen zur **Posenschen landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft** war für eine Mark Grundsteuer zu entrichten:

| | | 1900 | 1901 |
|---|---|---|---|
| 1. | in der Sektion Bromberg Landkreis | 40 Pf. | 41 Pf. |
| 2. | „ „ „ Stadtkreis | 42 „ | 43 „ |
| 3. | „ „ „ Czarnikau | 44 „ | 47 „ |
| 4. | „ „ „ Filehne | 39 „ | 40 „ |
| 5. | „ „ „ Gnesen | 40 „ | 42 „ |
| 6. | „ „ „ Inowrazlaw | 32 „ | 30 „ |
| 7. | „ „ „ Kolmar i. P. | 44 „ | 54 „ |
| 8. | „ „ „ Mogilno | 33 „ | 30 „ |
| 9. | „ „ „ Schubin | 35 „ | 37 „ |
| 10. | „ „ „ Strelno | 33 „ | 31 „ |
| 11. | „ „ „ Wirsitz | 46 „ | 45 „ |
| 12. | „ „ „ Witkowo | 42 „ | 44 „ |
| 13. | „ „ „ Wongrowitz | 36 „ | 39 „ |
| 14. | „ „ „ Znin | 31 „ | 30 „ |

Für die versicherungspflichtigen Betriebsbeamten und für die Fachvertreter wird der Zuschlag nach einem angenommenen Grundsteuersatze berechnet, welcher für jede derartige Person mit einem Jahresarbeitsverdienste

bis zu 750 Mark . . . . . . . . . . . . . 5 Mark,
von mehr als 750 bis 1000 Mark . . . . . . . 10 Mark,
von mehr als 1000 bis 1250 Mark . . . . . . . 15 Mark,
von mehr als 1250 bis 1500 Mark . . . . . . . 20 Mark,

und so fort, für jede weiteren 250 Mark des Jahresarbeitsverdienstes je 5 Mark Grundsteuer mehr, beträgt.

Die Zuschläge sind erstmalig für das Jahr 1901 erhoben worden.

**Statistik** der in der **Stadt Bromberg** im Jahre 1901 vorhandenen **Krankenkassen.**

| Lfd. Nr. | Namen der Orts-Krankenkassen | Durchschnittszahl der versicherten Personen | Einnahme M. | Pf. | Ausgabe M. | Pf. | Reservefonds M. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Orts-Krankenkasse | | | | | | | |
| 1 | der Töpfer und Ofensetzer | 81 | 1 539 | 09 | 1 478 | 66 | 1 750 | — |
| 2 | „ Maurer | 609 | 17 883 | 67 | 15 145 | 96 | 17 000 | — |
| 3 | „ Zimmerer | 223 | 5 985 | 62 | 5 230 | 31 | 6 103 | 12 |
| 4 | „ Schuhmacher | 271 | 4 548 | 48 | 3 757 | 43 | 3 923 | 78 |
| 5 | „ Schneider und Schneiderinnen | 130 | 2 479 | 09 | 2 095 | 23 | 2 524 | 91 |
| 6 | „ Tischler und verwandter Gewerbe | 567 | 12 754 | 30 | 11 643 | 35 | 15 981 | 86 |
| 7 | „ Klempner und Dachdecker | 175 | 5 566 | 32 | 4 741 | 82 | 8 590 | 82 |
| 8 | „ Kupferschmiede und verwandter Gewerbe | 151 | 5 399 | 16 | 4 617 | 51 | 4 979 | 13 |
| 9 | „ Bäcker und Conditoren | 241 | 3 676 | 24 | 3 115 | 30 | 2 219 | 80 |
| 10 | für in Fabriken beschäftigte Personen | 1 016 | 31 764 | 54 | 29 740 | 02 | 42 151 | 28 |
| 11 | Allgemeine Orts-Krankenkasse | 3 783 | 58 048 | 69 | 52 768 | 54 | 38 242 | — |
| 12 | Orts-Krankenkasse für Schiffahrt, Flößerei und verwandte Gewerbe | 1 139 | 45 477 | 46 | 44 686 | 91 | 37 887 | 50 |
| 13 | Betriebs-Krankenkasse für die Mühlenanlagen der Mühlen-Administration zu Bromberg | 95 | 4 016 | 32 | 3 939 | 31 | 6 830 | — |
| 14 | Fabrik-Krankenkasse der Firma J. G. Neumann in Bromberg | 65 | 1 193 | 97 | 1 107 | 88 | 4 500 | — |
| 15 | Betriebs-Krankenkasse der Firma Julius Brilles in Bromberg | 166 | 1 673 | 92 | 1 659 | 98 | 1 727 | 68 |
| 16 | Betriebs-Krankenkasse der Bromberger Schleppschiffahrt-Aktien-Gesellschaft | 262 | 7 386 | 66 | 7 210 | 24 | 5 871 | 23 |
| 17 | Städtische Betriebs-Krankenkasse | 395 | 10 131 | 18 | 10 128 | 96 | 2 529 | 17 |
| | Summe | 9 369 | 219 524 | 71 | 203 067 | 41 | 202 812 | 28 |

# E. Innere Angelegenheiten.

Im Jahre 1901 fanden 5 Plenarsitzungen, 8 Ausschußsitzungen und 32 Berathungen von Sachverständigen-Kommissionen statt. Nach Ausweis des Journals fanden 3433 Angelegenheiten gegen 2514 in 1900 im schriftlichen Verkehr ihre Erledigung.

**Ehrenurkunden an Arbeiter,** welche 25 Jahre ununterbrochen in einem Betriebe thätig gewesen und sich durch befriedigende Leistungen und gute Führung ausgezeichnet haben, wurden von der Handelskammer satzungsgemäß überreicht an

den Arbeiter Herrn Wilhelm Ziebarth bei der Firma Carl Wenzel in Bromberg.

In der Zeit vom 2. bis 9. Dezember 1901 fanden die gesetzlichen **Ergänzungs-** bezw. **Ersatzwahlen** von **Handelskammermitgliedern** statt, deren Ergebniß aus dem anliegenden Mitgliederverzeichniß ersichtlich ist.

Nach § 12 der Geschäftsordnung und den Ergänzungswahlen bilden den

**I. (Verwaltungs-) Ausschuß.**

Herr Kommerzienrath Aronsohn in Bromberg, Vorsitzender,
Herr L. Baerwald, Nakel,
„ Carl Beck, Bromberg,
„ Victor Groß, Schneidemühl,
„ R. Zawadzki, Bromberg.

**II. (Verkehrs-) Ausschuß.**

Herr M. Friedländer, Bromberg, Vorsitzender,
Herr L. Baerwald, Nakel,
„ Franz Bengsch, Bromberg,
„ Kommerzienrath W. Blumwe, Prinzenthal,
„ Kommerzienrath Goecke, Montwy,
„ L. von Grabski I, Gnesen,
„ J. Moses, Bromberg.

**III. (Handels-) Ausschuß.**

Herr J. Moses, Bromberg, Vorsitzender,
„ L. Matthes, Bromberg,
„ S. Salomonsohn, Inowrazlaw,
„ August Schilling, Gnesen,
„ Bernhard Schwarz, Nakel,
„ E. Waldstein, Gnesen.

Für die **Kammer für Handelssachen** beim Königlichen Landgericht Bromberg, welche am 1. Januar 1902 ihre Thätigkeit begonnen hat, sind zu

**Handelsrichtern**

Herr Kaufmann Franz Bengsch, Bromberg,
„ Bankdirektor Martin Friedländer, Bromberg,
„ Kaufmann Georg Werckmeister, Bromberg,
„ Kaufmann Rud. Zawadzki, Bromberg,

zu **stellvertretenden Handelsrichtern**

Herr Kaufmann Carl Beck, Bromberg,
„ Fabrikbesitzer August Bumke, Bromberg,
„ Fabrikbesitzer Fritz Falckenberg, Chobielin,
„ Fabrikdirektor Dr. Paul Mehne, Amsee,

ernannt worden.

Leider haben wir auch in diesem Berichte den Tod eines unserer geschätztesten Mitglieder zu beklagen. Am 31. Dezember 1901 verstarb in Frankfurt a. M., wo er Heilung suchte, Herr Kommerzienrath **Julius Levy** aus **Inowrazlaw.** Derselbe gehörte unserer Kammer seit 1896 als Mitglied an und hat während dieser seiner Thätigkeit durch seine gründlichen und vielseitigen Kenntnisse der Handels-, Industrie- und Verkehrsverhältnisse des deutschen Ostens in hervorragender Weise an den Aufgaben der Handelskammer für eine gedeihliche Entwickelung ihres Bezirks mitgewirkt. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Herr Kaufmann **Emil Werckmeister,** welcher nahezu 20 Jahre Mitglied unserer Kammer war, lehnte aus Gesundheitsrücksichten eine Wiederwahl ab. Die Handelskammer nahm Veranlassung, Herrn Werckmeister, der lange Jahre das Schatzmeisteramt bekleidete, für seine gewissenhafte Mühewaltung und namentlich für seine ersprießliche Mitwirkung zur Förderung von Handel und Industrie des Kammerbezirks ihren Dank auszusprechen, der an dieser Stelle wiederholt wird.

Bromberg, im Juni 1902.

**Die Handelskammer**
**für den Regierungs-Bezirk Bromberg.**

# Mitglieder der Handelskammer.

| | Mitglied seit | Wahlperiode bis Ende |
|---|---|---|
| **I. Wahlbezirk.** | | |
| 1. Kommerzienrath **H. Franke**, Fabrikbesitzer in Bromberg, Präsident . . . | 1875 | 1907 |
| 2. Kommerzienrath **L. Aronsohn**, Bankier in Bromberg, Vice-Präsident . | 1883 | 1905 |
| 3. **Carl Beck**, Fabrikbesitzer in Bromberg . . . . . . . . . . . | 1886 | 1905 |
| 4. **Franz Bengsch**, Kaufmann in Bromberg . . . . . . . . . . . | 1902 | 1907 |
| 5. Kommerzienrath **Wilhelm Blumwe**, Fabrikdirektor in Prinzenthal bei Bromberg . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1897 | 1903 |
| 6. **Martin Friedlaender**, Bankdirektor in Bromberg . . . . . . . . | 1902 | 1907 |
| 7. **L. Matthes**, Kaufmann in Bromberg . . . . . . . . . . . | 1896 | 1907 |
| 8. **J. Moses**, Kaufmann in Bromberg . . . . . . . . . . . | 1892 | 1903 |
| 9. **R. Zawadzki**, Kaufmann in Bromberg . . . . . . . . . . . | 1893 | 1905 |
| **II. Wahlbezirk.** | | |
| 10. **L. Bärwald**, Fabrikbesitzer in Nakel . . . . . . . . . . . | 1896 | 1903 |
| 11. **A. Gremczynski**, Kaufmann in Nakel . . . . . . . . . . . | 1896 | 1907 |
| 12. **Bernh. Schwarz**, Fabrikbesitzer in Nakel . . . . . . . . . . . | 1896 | 1905 |
| **III. Wahlbezirk.** | | |
| 13. Kommerzienrath **G. Goecke**, Fabrikbesitzer in Montwy . . . . . . . | 1896 | 1903 |
| 14. **Stefan von Grabski**, Fabrikdirektor in Inowrazlaw . . . . . . . . | 1902 | 1907 |
| 15. [Kommerzienrath **Julius Levy** in Inowrazlaw, am 31./12. 01 verstorben] | — | 1905 |
| 16. **M. Meumann**, Kaufmann in Inowrazlaw . . . . . . . . . . | 1896 | 1907 |
| 17. **S. Salomonsohn**, Bankier in Inowrazlaw . . . . . . . . . . | 1896 | 1905 |
| **IV. Wahlbezirk.** | | |
| 18. **L. Gimkiewicz**, Kaufmann in Gnesen . . . . . . . . . . | 1896 | 1907 |
| 19. **Leon von Grabski**, Fabrikdirektor in Gnesen . . . . . . . . . | 1897 | 1903 |
| 20. **Aug. Schilling**, Kaufmann in Gnesen . . . . . . . . . . | 1896 | 1905 |
| 21. **Emil Waldstein**, Kaufmann in Gnesen . . . . . . . . . . | 1896 | 1907 |
| **V. Wahlbezirk.** | | |
| 22. **Victor Gross**, Kaufmann in Schneidemühl . . . . . . . . . . | 1896 | 1905 |
| 23. **Isidor Schweriner**, Kaufmann in Schneidemühl . . . . . . . . . | 1902 | 1907 |
| 24. **Wilhelm Rosengarten**, Kaufmann in Schneidemühl . . . . . . . . | 1896 | 1903 |

**Leopold Hirschberg,**
Syndikus der Handelskammer.
Amtsdauer seit 1. Oktober 1878.

# G. Innere Angelegenheiten.

Im Jahre 1901 fanden ... 8 Ausschußsitzungen und 32 Beratungen von Sachverständigen-Kommissionen statt. Nach Ausweis des Journals sind 5488 Ein[illegible] ... in 1900 im schriftlichen Wege zur Erledigung.

[illegible]

Bromberg, im Juli 1902.

**Die Handelskammer**
**für den Regierungs-Bezirk Bromberg.**

# Inhalts-Verzeichniss.

## D. Statistischer Theil.



